Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 12 / 02. MÄRZ 2022

Formel-1-Testfahrten in Barcelona

Ferrari jagt den Weltmeister

Formel 1: Russland-Sanktionen

Sotschi-Absage und Haas-Ärger

Motocross-WM in Matterley Basin

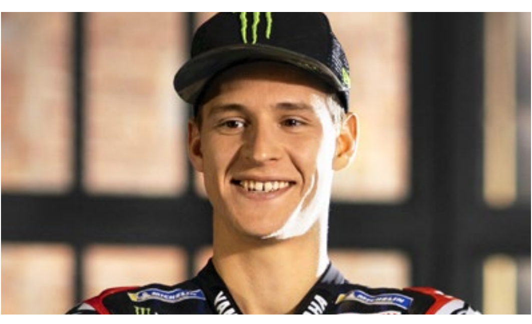
Auftaktsiege für Gajser und Prado

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 12



Rallye-WM in Schweden

Kalle Rovanperä lässt Gegner alt aussehen



MotoGP: Quartararo im Interview

Yamaha-Star kämpft mit Reifen und Motor



IndyCar-Auftakt in St. Petersburg

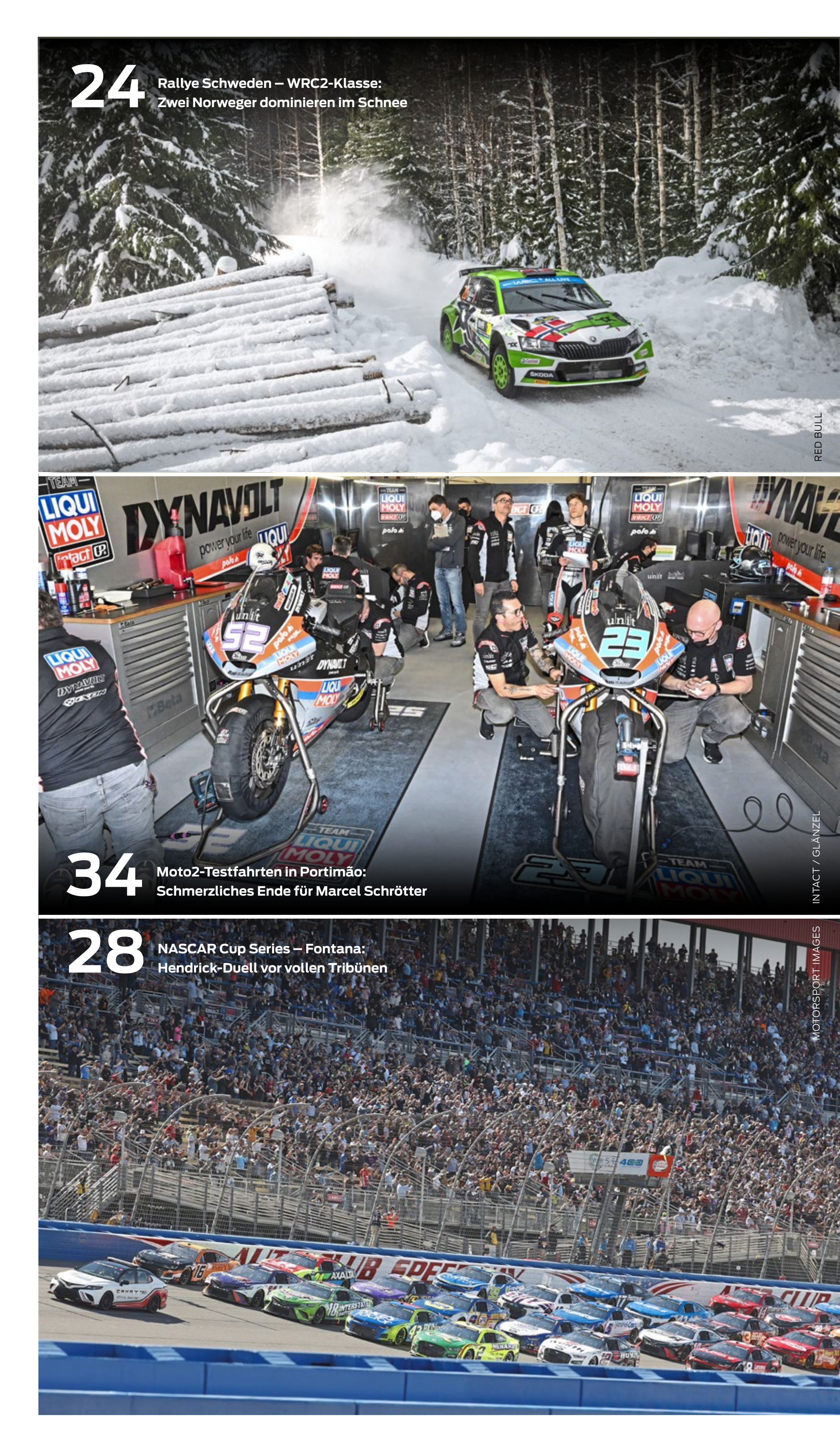
Pole und erster Sieg für Scott McLaughlin

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



RED BULL

INTACT / GLÄNZEL

MOTORSPORT IMAGES

Editorial

In Friedenszeiten ist Motorsport eine schöne Sache. Der völkerrechtswidrige Angriff auf die Ukraine wirft Fragen auf, denen sich der Sport stellen muss.

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine war in der letzten Woche das alles beherrschende Thema. Nach einer der längsten Friedensperioden der europäischen Geschichte waren Menschen und Medien gleichermaßen geschockt über den Kriegsausbruch in Osteuropa. Bei der Schuldfrage gibt es keine zwei Meinungen. Die Unterstützung für die Ukrainer beim Kampf für einen freien und selbstbestimmten Staat ist beeindruckend, grenzenlos und an Eindeutigkeit nicht zu überbieten. Ob die scharfen Sanktionen der freien Welt reichen, um die Harakiri-Aktion des russischen Präsidenten Wladimir Putin zu stoppen, wird sich noch erweisen müssen.

Der Motorsport ist ebenso wie der Sport im Allgemeinen gut beraten, den völkerrechtswidrigen Angriff auf die Ukraine zum Anlass zu nehmen, über Konsequenzen nachzudenken. F1-Pilot Sebastian Vettel stellte als Erster klar, dass ein Start beim Russland-Grand-Prix für ihn nicht infrage kommt. Die Formel 1 hat den GP zwar nicht formal gestrichen, aber es ist klar, dass die wichtigste Rennserie der Welt nicht in Russland starten wird. Andere Sportarten haben ebenfalls reagiert, im Kleinen wie im Großen: Der Bundesligist Schalke 04 hat sich vom russischen Sponsor Gazprom getrennt, das Internationale Olympische Komitee hat die Absage sämtlicher internationaler Sportveranstaltungen gefordert.

Einerseits ist es beruhigend zu sehen, dass die meisten Sportarten auf die russische Provokation mit klaren Maßnahmen reagieren. Etwas anderes wäre auch nicht akzeptabel. Doch gerade die Eindeutigkeit der Reaktionen anläßlich der kriegerischen Auseinandersetzung in der Ukraine wirft ein Schlaglicht auf die Uneindeutigkeit der Handlungen, wenn es „nur" um Menschenrechtsverletzung oder politische Verfolgung geht. In der Redaktion von Motorsport aktuell diskutieren wir das Thema seit Jahren kontrovers: Sollte man Sportevents in autoritären Staaten nicht prinzipiell boykottieren? Diese Staaten nutzen den Unterhaltungssektor auf heimtückische Weise zum „Sportswashing", um ihren Unrechtsregimes einen sauberen Anstrich zu verpassen und damit den Tourismus oder den internationalen Warenverkehr zu fördern.

Die löbliche Einigkeit im Kriegsfall kontrastiert also mit der Profitgier von Verbänden und Veranstaltern, wenn es um Sporterеignisse in Ländern geht, die als Unrechtsregimes einzuordnen sind. Die Diskussion um Auto- oder Motorrad-Rennen in Russland, China oder Saudi-Arabien hätte schon viel länger und viel intensiver geführt werden müssen. Die großen Sportverbände und Veranstalter sollten endlich einen Schlussstrich ziehen, sich klar positionieren und damit aufhören, Olympische Spiele oder große Weltmeisterschaften in solche Länder zu vergeben. Vielleicht ist jetzt endlich der richtige Zeitpunkt gekommen, um damit anzufangen.

Marcus Schurig
Redakteur



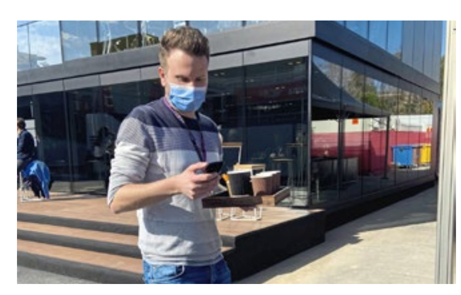
42 Motocross-WM in Matterley Basin: Simon Längenfelder gewinnt MX2-Auftakt



MSa-Paddock



VOR DEM ZENTRUM DER MACHT
Pünktlich zum Start der neuen Formel-1-Ära rüstet Liberty mit einem neuen, zweistöckigen Hauptquartier auf. MSa-Reporter Michael Schmidt erinnert sich wehmütig an den guten, alten Bus von Ex-Chef Bernie Ecclestone.



DANKE, MERCEDES!
Nachschub für die Kollegen. Andreas Haupt besorgt Cappuccino und Schwarzen Tee für die Kollegen im Pressezentrum. Vielen Dank an Mercedes für die Heißgetränke und das Tablett! Parallel muss das Handy raus, um Red Bulls Teilelieferung zu dokumentieren.



EIN FLUCH?
Wann immer Markus Stier im hohen Norden auftaucht, kommt der Wärmeeinbruch. 2021 in Rovaniemi kletterte das Thermometer von minus 26 auf null Grad. In Umea stand der Rallye-Tross anfangs in Pfützen.



AUFS GLATTEIS GEFÜHRT
Von wegen, unser Rallye-Reporter Reiner Kuhn hat schon alles gesehen. Nach über zwei Jahrzehnten Rallye-WM diente in Umea erstmals eine Curling-Halle als Media-Zone – Besen und Curling-Steine inklusive.



Das rote Wunder

Drei Testtage in Barcelona und weder ein Favorit noch ein Verlierer. Ferrari und McLaren hinterließen den stärksten Eindruck, weil sie ein Aero-Problem am besten gelöst haben, das alle im Feld wie eine Seuche befiel.

Von: **Michael Schmidt**

Eigentlich wollten wir nach den drei Testtagen von Barcelona schlauer sein. Die zehn Teams haben es besonders spannend gemacht, weil sie mit zehn unterschiedlichen Autos in die neue Ära gestartet sind. Und die lassen sich grob in drei Aerodynamik-Konzepte einteilen. Bei so viel Vielfalt lag die Frage auf der Hand, wer auf das richtige Pferd gesetzt und wer sich verzockt hatte. Doch dann blieb die Formel 1 die Antwort schuldig.

Das lag an einem Problem, das alle im Feld wie eine Seuche befiel. Es machte sich nicht in den Kurven, sondern auf den Geraden bemerkbar. Dort begannen die Autos ab 300 km/h plötzlich zu schaukeln, als wären sie auf einer Buckelpiste unterwegs. Ab einem bestimmten Anpressdruck saugte es das Auto auf die Straße. Bei Bodenkontakt war der Abtrieb abrupt wieder verschwunden. Dann wiederholte sich der Prozess. Bei Autos, die neuerdings 40 Prozent des Abtriebs über den Unterboden erzielen, fällt das besonders störend aus.

Der Pumpeffekt malträtierte Unterböden und Fahrer. „Das schüttelt dir das Gehirn weich", beschwerte sich Lance Stroll. „Wenn der Abtrieb abreißt, wird es beim Bremsen haarig", ergänzte Valtteri Bottas. Das Phänomen ist nicht unbekannt, und es kam auch nicht ganz unerwartet, obwohl es sich im Windkanal nicht angekündigt hat. „Das Schaukeln trat schon vor 40 Jahren in der ersten Groundeffect-Ära auf, wenn auch in einer anderen Form", erinnerte sich Red-Bull-Technikchef Adrian Newey. Der 63-jährige Engländer kritisierte: „Wir haben die FIA gewarnt, aber sie wollten nicht hören." Pat Symonds, der Vater des neuen Reglements, widerspricht: „Wir haben den Teams das Angebot gemacht, die Böden an den Außenkanten um 25 Millimeter aufzubiegen. Das hätte geholfen. Die Teams wollten das nicht, weil sie schon im Designprozess zu weit fortgeschritten waren."

> „Das neue Auto fühlt sich gut an und ist stabil ausbalanciert. Auf die Rundenzeiten habe ich gar nicht geschaut. Die interessieren mich erst im Q3 in Bahrain"
>
> Max Verstappen

Zwei Teams mit Lösungen

Nicht alle Teams haben das Problem in Barcelona gleich gut in den Griff bekommen. Und das bestimmte die Rundenzeiten. „Deshalb lässt sich über die Qualität der Autos nicht viel aussagen. Alles wird von den Auswirkungen des Pump-Problems überlagert. Viele waren gezwungen, beim Setup große Kompromisse einzugehen. Wir mussten hoch und hart fahren", erklärte Aston-Martin-Technikchef Andy Green. Ferrari und McLaren hat-



Kopf an Kopf: Ferrari sagt Mercedes und Red Bull den Kampf an. Der F1-75 machte die beste Figur

BALDAUF

ten am schnellsten Lösungen parat. McLaren fuhr hinten tief und hart und blieb auf den Geraden trotzdem in der Spur. Ferrari umschiffte das Pumpen des Autos durch viel Bodenfreiheit und Federweg hinten ohne allzu große Abtriebsschwankungen. Das machte die roten Autos in den langsamen Kurven zum Star und kostete in den schnellen Ecken nicht entscheidend Rundenzeit.

Mercedes und Red Bull kamen dem Phänomen erst am dritten Tag einigermaßen auf die Spur. „Der Schlüssel ist, das Schaukeln wegzukriegen und trotzdem noch schnell zu sein“, erklärte Mercedes-Teamchef Toto Wolff. Natürlich kann man die Bodenfreiheit erhöhen und das Fahrwerk auf hart trimmen, wie es viele Teams in der ersten Not getan haben. Doch das kostet Abtrieb und Fahrkomfort. Technikguru Newey glaubt: „Am Anfang werden die gewinnen, die schnell einen guten Kompromiss finden. Das müssen aber nicht unbedingt die schnellsten Autos sein.“

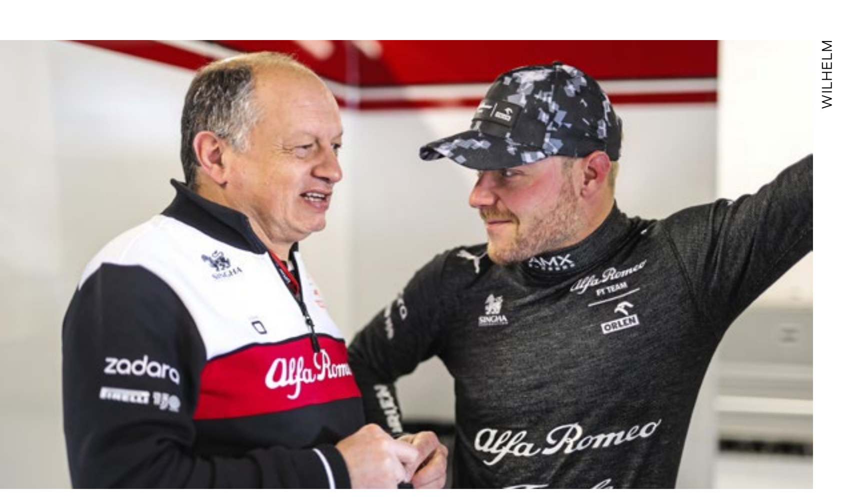
Es setzte sich schnell die Erkenntnis durch, dass die Sache komplexer ist, als sie aussieht. Mercedes und Red Bull entdeckten am Unterboden des McLaren im hinteren Bereich einen Slot in Längsrichtung. „Durch den kann die Luft nach außen abfließen, wenn sich der Boden unter Last nach unten zur Straße biegt. Das verhindert das An- und Absaugen“, beobachtete Wolff. Prompt gingen einige Teams am Freitag in diese Richtung und stanzten neue Löcher in den Boden.

Mit einem einfachen Loch im Boden ist es nicht getan. Das hat fast jedes Auto. Es kommt auf die Position des Schlitzes und seine Größe an. Zu groß löst zwar das Problem, kostet in den Kurven aber Abtrieb. Wer zu klein baut, gewinnt in den Kurven, verliert das aber durch das Pumpen auf den Geraden.

Ferrari machte unter dem Strich die beste Figur. Charles Leclerc und Carlos Sainz spulten 439 Runden ab, standen nie lange in der Garage und räumten eine Tagesbestzeit ab. Im Gegensatz zu den Mercedes-Piloten rührten sie die weichen Reifen nie an. Binotto resümierte zufrieden: „Wir sind happy, weil wir stabil unterwegs waren, viele Daten sammeln konnten und die Fahrer viel Gelegenheit bekamen, sich an das Auto zu gewöhnen. In die Rundenzeiten darf man nicht zu viel hineininterpretieren. Ich erwarte, dass unsere Gegner in Bahrain mit größeren Upgrades aufkreuzen. Unser Auto wird sich nicht allzu stark verändern. Wir wollen es nach der Datenauswertung erst einmal optimieren.“

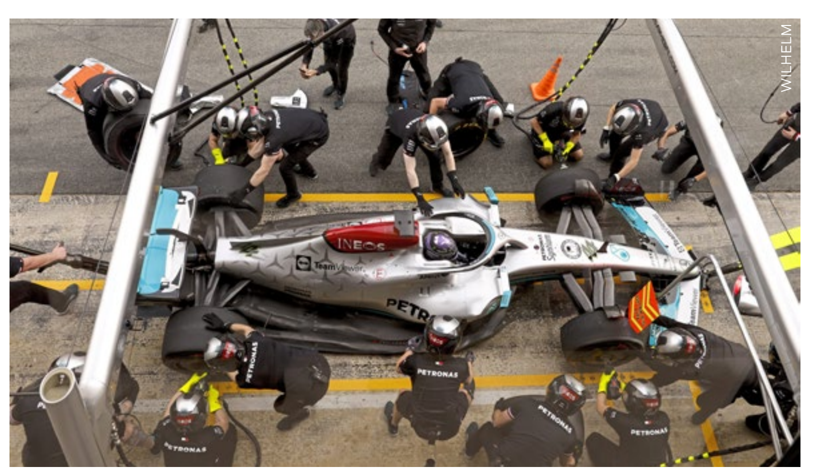
Ferrari belohnte sich für sein mutiges Konzept. Der WM-Dritte des Vorjahres setzte mit Bedacht auf Risiko. „Wir wollten uns nicht nachsagen lassen, nicht alles versucht zu haben. Die meisten der anderen Konzepte haben wir im Windkanal probiert, sind aber mit unserem Weg am weitesten gekommen.“ Das gleiche gilt für den neuen Motor. Ferrari ist damit ein größerer Sprung gelungen als im Winter 2020/2021. Nach Einschätzung von Mercedes hat Ferrari im Moment die meiste Power. Der Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit lag auf der Motorleistung, weil die Technik am 28. Februar eingefroren wird. Um die Standfestigkeit kann man sich später noch kümmern. Maranello will nachlegen. Das Hybridsystem muss erst am 1. September homologiert werden. „Im Sommer bringen wir eine verbesserte Version“, heißt es in Ferrari-Kreisen.

Auch McLaren reiste erleichtert nach Hause. Das Auto funktioniert. Lando Norris markierte die erste Bestzeit des Jahres, die Daniel Ricciardo mit der drittbesten Zeit einen Tag später bestätigte. „Wir konnten unser komplettes Programm abspulen. Mit diesen neuen Autos ging es hauptsächlich darum, zu lernen und die Daten der Strecke mit denen vom Windkanal zu korrelieren“, zog Teamchef Andreas Seidl Zwischenbilanz. Der McLaren MCL36 macht, was sich die Ingenieure von ihm versprochen haben. Seidl lobt: „Wir haben eine bessere ▷



WILHELM

Neues Team: Chef Vasseur, Bottas mit Tarnkappe



WILHELM

Nur ein Testträger: Mercedes soll in Bahrain ein halb neues Auto bringen



WILHELM

Starke Vorstellung: McLaren war schnell zuverlässig



WILHELM

Spät fertig: Neuer Red Bull RB18 mit Schmetterlingsflügeln



WILHELM

Aufstieg ins Mittelfeld: Williams hat sich weiter gesteigert



WILHELM

Guter Auftakt: Russell fährt im Test auf Hamilton-Niveau

Balance zwischen langsamen und schnellen Kurven gefunden. Das Auto ist stabiler, wenn die Fahrer auf der Bremse einlenken."

Mercedes mit C5-Reifen

Mercedes belegte am letzten Testtag zwar die ersten beiden Plätze, doch die schnellste Runde von 1.19,138 Minuten verdankte der Team-Weltmeister Pirellis superweicher C5-Mischung. Max Verstappen war mit zwei Stufen härteren Reifen nur sechs Zehntel langsamer. Den WM-Stars der letzten Saison fehlte jedoch die Leichtigkeit, mit denen ihre Kollegen von Ferrari und McLaren schnelle Runden drehten. „Die sind uns in der Entwicklung zwei bis drei Monate voraus", fürchtet Lewis Hamilton. „Wie will er das wissen? Die Bedingungen waren gar nicht vergleichbar", wiegelt Binotto ab.

Die Mercedes-Ingenieure gaben zu, dass es noch Nachholbedarf gibt. Auch beim Gesamtgewicht. Das bereitet allen Kopfzerbrechen bis auf Alfa Sauber. Nur der Schweizer Rennstall liegt hart am Limit von 795 Kilogramm. Angeblich, weil der Radstand des C42 um neun Zentimeter kürzer ist als der aller anderen Autos. Acht Teams wünschen sich eine Aufstockung des Mindestgewichts um fünf Kilogramm, um Kosten zu sparen. Die FIA zögert. Das wäre unfair gegenüber den Teams, die weniger schwere Autos gebaut haben.

Red Bull hatte 2021 als letztes Team mit der Entwicklung des neuen Autos begonnen. Trotzdem präsentierten Adrian Newey und seine Truppe viele eigenständige Lösungen im Bereich der Nase, der Kühleinlässe und des Heckflügels. „Max hat schon nach den ersten Runden gesagt, dass die Balance des Autos stimmt", atmete Sportdirektor Helmut Marko auf. Die Verarbeitung der Verkleidungsteile zeigte, dass der RB18 erst in letzter Minute fertig geworden war. Bis Bahrain soll ein größeres Upgrade kommen.

> „Wir müssen noch ein paar Hindernisse aus dem Weg räumen. Im Moment setzen wir einen Fuß vor den anderen. Diese Autos sind total anders"
>
> Lewis Hamilton

Die vier Topteams haben sich vom Rest des Feldes etwas abgesetzt. „Trotzdem liegen alle enger zusammen als vorher", notierte Binotto. Sebastian Vettel sprach von einem positiven Start in die Saison für Aston Martin, auch wenn ein Ölleck den letzten Tag verkürzte. Gewöhnungsbedürftig ist das neue Fahrgefühl: „In den langsamen Kurven schiebt das hohe Gewicht. Alles wirkt träge. Im Auto und beim Zuschauen. Dafür haben wir in den schnellen Ecken nichts verloren."

Die Aston-Martin-Ingenieure sind zuversichtlich, dass sie mit den breiten und langen Seitenkästen den richtigen Weg gewählt haben. Nicht nur, weil Ferrari mit einem ähnlichen Konzept vorne fährt. „Bei uns liegt noch viel Rundenzeit drin, wenn wir das Pumpen auf den Geraden wegkriegen. Wir haben den McLaren-Slot im Unterboden um Weihnachten herum im Windkanal getestet, ihn



WILHELM

Fahrerlager-Gespräch: Verstappen, Vater Sainz und Norris



WILHELM

Aston Martin vor McLaren: Weniger Turbulenzen im Verkehr



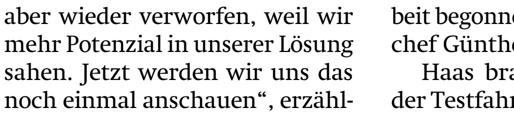
WILHELM

Premiere mit Sorgen: Alpine mit DRS-Problemen und Hydraulik-Feuer



WILHELM

Lange Standzeiten: Schumacher drehte nur 89 Runden an drei Tagen



aber wieder verworfen, weil wir mehr Potenzial in unserer Lösung sahen. Jetzt werden wir uns das noch einmal anschauen", erzählte Andy Green.

Während Alpha Tauri und Williams die 300-Runden-Marke knackten, lief es bei Alpine, Alfa Sauber und Haas nicht so rund. Alpine fuhr mit geschlossenem Heckflügel, weil das DRS nicht funktionierte. Am letzten Tag zerstörte ein Hydraulikfeuer das komplette Heck. Alfa Sauber kämpfte lange damit, den Unterboden sicher am Chassis zu fixieren. Bei Haas verkürzten Probleme mit dem Öltank, dem Benzinsystem und der Batteriekühlung die Fahrtzeit auf 158 Runden. Als es am zweiten Tag etwas runder lief, platzierten sich Mick Schumacher und Nikita Mazepin im Mittelfeld. „Dabei hatten wir gerade erst mit der Setup-Arbeit begonnen", relativierte Teamchef Günther Steiner.

Haas brachte noch während der Testfahrten einen modifizierten Unterboden und einen neuen Heckflügel. Die Teams haben lange nicht alles gezeigt. Mercedes soll in Bahrain sogar ein halb neues Auto an den Start bringen. Die Zurückhaltung hat Gründe. Viele wurden mit dem Endprodukt nicht fertig und wollten die FIA auch nicht zu früh mit der Nase auf Lösungen in den Grauzonen der Aerodynamik stoßen. „Bis jetzt haben wir noch nichts entdeckt, das gegen den Geist des Reglements verstößt", hieß es aus dem Formel-1-Hauptquartier. Ein FIA-Mann dagegen erzählt uns: „Wir sehen an den CAD-Daten, die uns die Teams vorab liefern müssen, dass in Bahrain Teile kommen, bei denen es zu Diskussionen kommen wird." ■

RANGLISTE WINTERTESTS BARCELONA 2022

Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Session	Reifen	Runden
1. Lewis Hamilton	Mercedes	1.19,138 min	Tag 3	C5	184
2. George Russell	Mercedes	1.19,233 min	Tag 3	C5	209
3. Sergio Pérez	Red Bull	1.19,556 min	Tag 3	C4	152
4. Lando Norris	McLaren	1.19,568 min	Tag 1	C4	153
5. Charles Leclerc	Ferrari	1.19,689 min	Tag 2	C3	203
6. Max Verstappen	Red Bull	1.19,756 min	Tag 3	C3	206
7. Sebastian Vettel	Aston Martin	1.19,824 min	Tag 3	C5	174
8. Pierre Gasly	McLaren	1.19,918 min	Tag 2	C4	187
9. Carlos Sainz	Ferrari	1.20,072 min	Tag 3	C3	236
10. Daniel Ricciardo	McLaren	1.20,288 min	Tag 2	C4	212
11. Alexander Albon	Williams	1.20,318 min	Tag 3	C4	207
12. Nicholas Latifi	Williams	1.20,699 min	Tag 3	C4	140
13. Fernando Alonso	Alpine	1.21,242 min	Tag 3	C3	139
14. Nikita Mazepin	Haas	1.21,512 min	Tag 2	C3	71
15. Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	1.21,638 min	Tag 1	C3	121
16. Guanyu Zhou	Alfa Sauber	1.21,885 min	Tag 2	C3	112
17. Lance Stroll	Aston Martin	1.21,920 min	Tag 2	C3	122
18. Mick Schumacher	Haas	1.21,949 min	Tag 2	C3	89
19. Esteban Ocon	Alpine	1.22,164 min	Tag 2	C3	125
20. Valtteri Bottas	Alfa Sauber	1.22,288 min	Tag 2	C3	54
21. Robert Kubica	Alfa Sauber	1.25,909 min	Tag 1	C3	9

Steile Lernkurven für Fahrer und Ingenieure



STEFAN BALDAUF

Mercedes-AMG F1 Team – W13 E Performance

Nach acht Konstrukteurspokalen in Folge will Mercedes natürlich auch in der neuen F1-Ära glänzen. Der nun wieder ganz in Silber lackierte Werksrenner verzichtet aber noch auf große Aerodynamik-Tricks. Bemerkenswert ist allerdings, wie schlank der W13 im Heck baut. Bei den Testfahrten lief es bis auf ein Sensor-Problem am zweiten Tag ordentlich. Zumindest die Zuverlässigkeit scheint zu passen. Was die Pace angeht, zeigten sich die Piloten noch nicht zufrieden. In Bahrain soll aber noch einmal ein großes Upgrade-Paket nachgelegt werden.


STEFAN BALDAUF

Red Bull Racing – RB18

Das Geheimnis um den Red Bull RB18 wurde erst gelüftet, als die Boxenampel in Barcelona auf Grün sprang. Die Techniktruppe um Konstrukteurs-Guru Adrian Newey hat mal wieder ganze Arbeit geleistet. Vor allem die Seitenkasten-Skulpturen mit der nach vorne geschobenen Unterlippe an den Kühleinlässen ist einen genaueren Blick wert. Was Performance und Zuverlässigkeit angeht, konnten die Barcelona-Tests bei den Ingenieuren noch keine Freudensprünge hervorrufen. Wie Mercedes hat Red Bull für Bahrain aber ein größeres Paket angekündigt.


STEFAN BALDAUF

Scuderia Ferrari – F1-75

Die breiten Seitenkästen mit der Einbuchtung auf der Oberseite sorgten in Barcelona für viele neugierige Blicke. Kann das radikale Konzept wirklich funktionieren? Die Rundenzeiten gaben schnell die Antwort. Der neue F1-75 fand sich immer im oberen Teil des Klassements wieder, obwohl Ferrari die weichen Reifen in den Heizdecken ließ. Das Bouncing-Problem hatte nur McLaren noch besser im Griff. MIt insgesamt 439 Runden legte Ferrari die größte Distanz zurück. In Bahrain sollen aber erst einmal keine größeren Upgrades mehr kommen.


STEFAN BALDAUF

McLaren Racing – MCL36

Um die Lücke zur Spitze zu schließen, wählte McLaren ein radikales Fahrzeugkonzept mit ganz neuer Aufhängungstechnik. Da musste man befürchten, dass die Zuverlässigkeit leidet. Doch am Ende drehte der MCL36 immerhin die drittmeisten Runden in Barcelona. Während die Konkurrenz an den ersten Tagen noch mit hoppelnden Autos kämpfte, machten sich die McLaren-Piloten früh an die Setup-Arbeit. Lando Norris sicherte sich dadurch gleich mal die erste Tagesbestzeit. Für die zweite Testwoche in Bahrain sind bereits einige Neuteile eingeplant.


STEFAN BALDAUF

Alpine F1 Team – A522

Bei Alpine hat man nicht nur ein neues Auto gebaut, sondern auch noch die halbe Führungsmannschaft ausgewechselt. Innerhalb von 100 Rennen will man in der Lage sein, um den WM-Titel zu kämpfen. Der Start in die neue Ära verlief in Barcelona aber noch etwas holprig. Ein nicht funktionsfähiger DRS-Mechanismus sorgte an allen drei Tagen für niedrige Top-Speeds. Beim Finale brach im Heck auch noch ein Feuerchen aus, weil Hydraulikflüssigkeit ausgelaufen war. Nur Alfa Romeo und Haas legten noch weniger Runden zurück.

Nur drei Testtage standen den zehn Teams in Barcelona zur Verfügung, um die neue Technik einem ersten Belastungstest zu unterziehen. Dabei traten bereits einige Kinderkrankheiten zutage. Was die Pace der Autos angeht, ist es noch zu früh für ein endgültiges Urteil. Die Rundenzeiten lassen aber zumindest eine Tendenz erkennen. Auf dieser Doppelseite stellen wir Ihnen noch einmal alle zehn Neuwagen vor und fassen kompakt zusammen, wie sich die Teams auf den ersten Proberunden geschlagen haben.

Von: **Tobias Grüner**



STEFAN BALDAUF

Scuderia Alpha Tauri – AT03

Was Antrieb und Aerodynamik angeht, orientiert sich Alpha Tauri dieses Jahr wieder am großen Schwesterteam von Red Bull. Nur bei der Vorderradaufhängung gingen die Ingenieure in Faenza einen eigenen Weg. Bei den Testfahrten blieb der AT03 relativ unauffällig, was Rundenzeiten und Zuverlässig anging. Nur das stark ausgeprägte Bouncing-Problem nervte Techniker wie Fahrer. Der Crash von Pierre Gasly sorgte am Schlusstag für ein verfrühtes Testende. Es waren nicht genügend Ersatzteile vorhanden, um den Schaden vor Ort zu reparieren.



STEFAN BALDAUF

Aston Martin F1 Team – AMR22

Der AMR22 hatte in der zweiten Februar-Woche als erstes Auto im Feld seinen Shakedown absolviert. Dennoch wurden die Ingenieure in Barcelona von heftigen Bouncing-Problemen auf dem falschen Fuß erwischt. Das hatte auch Einfluss auf die Setup-Arbeit. „Wir haben einen riesigen Berg zu erklimmen. Momentan können wir aber noch nicht einmal die Spitze erkennen“, äußerte sich Sebastian Vettel etwas frustriert. Auch an der Zuverlässigkeit muss noch gearbeitet werden. Ein Öl-Leck am dritten Testtag beendete das Programm vorzeitig.



STEFAN BALDAUF

Williams Racing – FW44

Die Williams-Ingenieure haben beim FW44 einige kreative Technik-Ideen einfließen lassen. Die Hoffnung beim britischen Traditionsteam war groß, dass man in Zukunft wieder regelmäßig um Punkte kämpfen wird. Doch bei den Testfahrten konnten die Rundenzeiten diese Hoffnung noch nicht bestätigen. Da muss in Bahrain mehr Performance kommen. Die obere Tabellenhälfte erreichte Williams nur in der Zuverlässigkeitswertung. Das war nach den erst relativ spät bestandenen FIA-Crashtests nicht unbedingt zu erwarten.



ALFA ROMEO

Alfa Romeo Racing – C42

Der neue Alfa Romeo C42 drehte in Barcelona seine Runden in einer Camouflage-Folierung. Erst beim Filmtag am Sonntag zeigte sich der Schweizer Rennwagen im endgültigen Outfit. Dass der C42 bei den Testfahrten nur selten auf der Strecke zu sehen war, lag aber nicht an dem Tarnkleid. Die Ingenieure wurden vor einige Zuverlässigkeitsprobleme gestellt. Zunächst schüttelten sich durch das Bouncing immer wieder Komponenten unter der Haube locker. Am letzten Testtag kam dann auch noch ein mechanisches Problem im Antriebsbereich dazu.



STEFAN BALDAUF

Haas F1 Team – VF-22

Noch weniger Runden als der Alfa Romeo drehte in Barcelona nur der Haas. Auch hier bekamen die Techniker das heftige Bouncing auf den Geraden erst spät in den Griff. Da war der erste Unterboden schon zu Bruch gegangen. Am letzten Tag sorgte dann auch noch ein defekter Öltank für Rundendiät. Zur Reparatur musste der ganze Antrieb ausgebaut werden. Trotzdem versprühten die Fahrer Optimismus. Bei den wenigen aussagekräftigen Runs war der Haas nicht schlecht unterwegs. Wie bei Alfa Romeo profitiert man vom starken Ferrari-Motor.



Bunte Technik-Viel

Die Formel-1-Generation 2022 präsentiert eine Vielfalt an Technik-Lösungen, die selbst Experten vorher nicht erwartet haben. Wir verraten, wo es die größten Unterschiede gibt.

Von: **Tobias Grüner**

Immer wenn ein Team ein neues Auto für die Saison 2022 vorgestellt hat, stieg in den Fabriken der Konkurrenz die Nervosität. Die große Regelreform bot allen Beteiligten eine große Chance zum Fortschritt, sie barg aber auch Risiken. Hat einer der Gegner vielleicht den Supertrick gefunden? Ein Feature, das die ganze WM entscheiden kann? So, wie es 2009 bei Brawn mit dem Doppeldiffusor der Fall war.

Erst als sich mit dem neuen Red Bull RB18 beim Barcelona-Startschuss auch das letzte Auto aus der Deckung gewagt hatte, konnte Entwarnung gegeben werden. Die FIA-Verantwortlichen hielten zufrieden fest, dass das komplett umgeschriebene Technik-Reglement keine ungewollten Schlupflöcher beinhaltet.

Dennoch liefen die Enthüllungswochen nicht ohne Überraschungen ab. Vor der Einführung der neuen F1-Generation hatte man viele Ingenieure jammern hören, dass der Neustart zu Gleichmacherei führen würde. Das restriktiv verfasste Reglement lasse zu wenig Freiheiten zu, schimpfte unter anderem Red-Bull-Technikdirektor Adrian Newey. Spöttisch wurde die Formel 1 schon mit Einheitsserien wie der IndyCar verglichen. Doch diese Befürchtung bewahrheitete sich zum Glück nicht. Die zehn Teams näherten sich der optimalen Form von ganz unterschiedlichen Seiten.

Die größten Differenzen sind bei den Seitenkästen zu erkennen. Hier gibt es gleich vier unterschiedliche Philosophien: Aston Martin und Alfa Romeo haben die Kühler bis zum Heck weit unterschnitten. Der Luftstrom kann im unteren Bereich ungehindert nach hinten fließen. Red Bull, Alpha Tauri und Alpine haben nur die vorderen Kühleinlässe unterschnitten. Der Seitenkasten fällt dahinter wie eine Rampe ab. Bei Mercedes, McLaren und Williams zieht sich die Verkleidung extrem früh zusammen. Das schafft viel Freiraum im Heck. Die vierte und überraschendste Lösung haben Ferrari und Haas zu bieten. Beide Autos setzen auf sehr breite Seitenkästen, die auch nicht unterschnitten sind. Dafür findet sich auf der Oberseite eine Einbuchtung, mit der die Luft zum unteren Heckflügel-Element dirigiert wird. Zwar folgen beide Autos dem gleichen Grundprinzip, bei Ferrari ist die Verkleidung aber noch deutlich aggressiver modelliert als beim Haas.

> „Die unterschiedlichen Konzepte sind nicht neu für uns. Das meiste davon haben wir selbst während der Entwicklung im Windkanal getestet."
>
> Andy Green, Aston Martin

Nasen unterschiedlich lang

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal ist die Nase. Hier fallen Mercedes und Ferrari aus dem Rahmen. Bei beiden Autos ragt die Spitze weit nach vorne und bis weit runter über das unterste Flügelelement. „Diese Lösung generiert vorne mehr Abtrieb. Sie brauchen ihn zum Ausbalancieren, weil sie offensichtlich im Heck viel davon haben", erklärt ein Ingenieur der Konkurrenz. Auch bei Alpha Tauri sind die Nasenspitze und das Hauptblatt verbunden. Allerdings ragt der Vorderbau nicht ganz so tief, weil sich der Flügel im zentralen Bereich nach oben schwingt. Bei den restlichen sieben Autos schwebt das unterste Element



Bei der Form der Seitenkästen gibt es extreme Unterschiede. Red Bull gehört zur Fraktion mit hinten abfallender Rampe

STEFAN BALDAUF

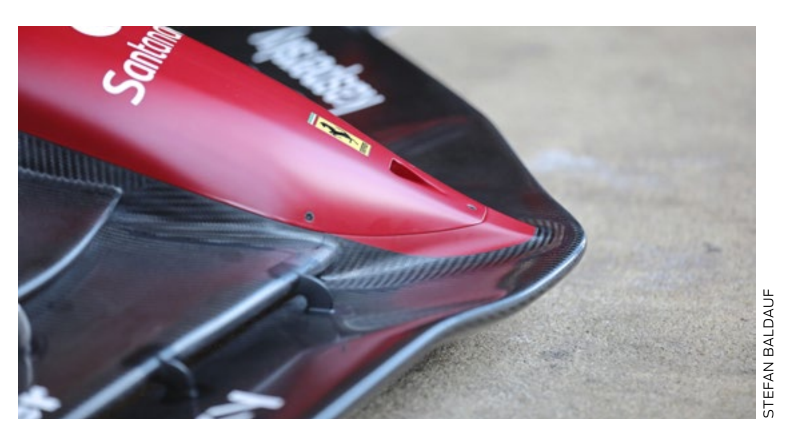
ohne eine direkte Verbindung mit der Nase frei im Fahrtwind. Und auch die Form der Flaps zeigt viel Variation – von flach und horizontal bis hoch und stark geschwungen.

Bei den Aufhängungen setzen die Teams ebenfalls auf verschiedene Konzepte. McLaren und Red Bull haben vorne auf ein Pullrod-System umgebaut, bei dem die Fahrbahnunebenheiten per Zugstreben an die Dämpfer weitergeleitet werden. Auf das Fahrverhalten hat das keine großen Auswirkungen. Neben einer besseren Aerodynamik liegt der Vorteil dieser Lösung vor allem im niedrigeren Schwerpunkt. Bezahlen muss man das jedoch mit einem erschwerten Zugang für die Mechaniker bei Setup-Anpassungen. Auch auf der Hinterachse gehen die Ingenieure unterschiedliche Wege. Hier setzen McLaren, Red Bull, Alfa Romeo und Alpha Tauri auf Pushrods. Die Schubstrebe ragt vom Radträger weit nach oben, um mehr Platz für den Diffusorkanal zu schaffen.

Uneinigkeit herrscht auch beim Thema Kühlschlitze. Die Bandbreite geht hier von riesigen Öffnungen, die sich über den kompletten Seitenkasten ziehen, wie bei Alfa Romeo oder Ferrari, bis zu gar keinen Kiemen am McLaren. Bei Red Bull und Mercedes lassen sich die Auslässe in der Verkleidung variabel öffnen und schließen, je nachdem wie groß der Kühlbedarf ist. Je mehr heiße Luft vorne durch die Motorhaube abgelassen wird, desto enger kann sich das Carbonkleid hinten um den Auspuff schmiegen, was der Aerodynamik hilft.

Bei der Heckflügel-Befestigung weiß man auch noch nicht, welche Lösung sich durchsetzen wird. Hier ist das Feld fast ausgeglichen: Mercedes, McLaren, Red Bull, Alpine, Williams und Alpha Tauri haben den Flügel nur auf eine Stütze gestellt. Ferrari, Haas, Alfa Romeo und Aston Martin nutzen eine Doppel-Strebe. Mit ihr kann man die gezielte Verbiegung des Flügels besser steuern. Die Lösung kostet allerdings zusätzlichen Luftwiderstand.

Eine Spielwiese der Ingenieure ist auch der Unterboden. Schon in Bahrain werden wohl alle Teams mit neuen Versionen kommen. In Barcelona konnte man bereits einen Mix aus unterschiedlich großen Wellen, Schlitzen und kleinen Flügelelementen erkennen. Sie erzeugen Wirbel, mit denen die Kanäle unter dem Auto seitlich abgedichtet werden. Bei den Tests mussten die Ingenieure überrascht feststellen, dass die Form und die Flexibilität des Bodens große Auswirkungen auf den unerwünschten Pump-Effekt haben. ■



STEFAN BALDAUF

Bei Ferrari und Mercedes ragen die Nasenspitzen weit nach unten



XPB

McLaren schafft mit einigen Technik-Tricks viel Platz im Heckbereich



STEFAN BALDAUF

Bei Mercedes und Red Bull lassen sich die Kiemen öffnen und schließen

Besser oder nicht? Die neue Formel 1 braucht noch mehr Kilometer, um tatsächlich zu wissen, ob das Hinterherfahren einfacher ist

Ein Hoffnungsschim

Die neuen Autos sollen das Überholproblem der Formel 1 aus der Welt schaffen. Erste Anzeichen sprechen dafür, dass es für die Fahrer einfacher geworden ist, einem Konkurrenten zu folgen. Noch ist es allerdings zu früh, ein stichfestes Urteil abzugeben.

Von: **Andreas Haupt**

Mit ihrer Technik-Revolution verfolgt die Königsklasse vier übergeordnete Ziele. Die Kosten sollen runter, die Sicherheit soll noch weiter nach oben. Die Abstände zwischen den Teams sollen schrumpfen, das Hinterherfahren soll einfacher werden. Dafür wurde die Aerodynamik der Autos auf links gedreht. Früher steuerte der Unterboden etwa 25 Prozent zum Gesamtabtrieb bei. Mit der Rückkehr des Ground Effects sind es rund 40 Prozent, sagen die Ingenieure.

Die Anzahl schädlicher Turbulenzen, die direkt auf den Frontflügel des hinterherfahrenden Autos treffen, wurde reduziert. In der Theorie des Formel-1-Managements heißt das: Früher erzeugte ein Auto sieben Wagenlängen (35 bis 40 Meter) hinter einem anderen noch rund 94 Prozent des Gesamtabtriebs. Mit den neuen Regeln soll der volle Anpressdruck anliegen. Früher verlor ein Auto zwei Wagenlängen dahinter 24 Prozent des Abtriebs. Nun sollen es nur acht Prozent sein. Eine Wagenlänge dahinter waren früher 43 Prozent des Anpressdrucks weg, die neuen Regeln sollen den Verlust auf 15 Prozent begrenzen.



Die Bremswege bleiben kurz, weil auch die neuen Autos viel Abtrieb haben. Der Effekt von Windschatten und offenem Heckflügel geht mit Ground-Effect zurück.

An drei Testtagen konnten sich die Fahrer in Barcelona ein erstes Bild davon machen, ob es tatsächlich leichter geworden ist zu folgen. Ob man tatsächlich besser aufschließen und besser überholen kann. „Ich bin ein paar Mal hinter anderen Autos gefahren. Ich denke, es ist etwas



einfacher, näher hinter dem Gegner zu fahren", befindet Weltmeister Max Verstappen. Mick Schumacher meldet: „Ich war mal um die drei Sekunden weg von einem anderen Auto. Da war es vom Gefühl her besser. Die Turbulenzen waren weniger stark ausgeprägt." Dazu muss man wissen: Mit den alten Autos spürten die Fahrer die verwirbelte Luft teilweise sieben Sekunden hinter dem Vordermann.

Noch zu viele Unbekannte

Am genauesten schilderte es Ferrari-Fahrer Charles Leclerc. „Zwischen drei Sekunden und einer kann man besser folgen. Von einer Sekunde bis zu einer halben hatte ich ein ähnliches Gefühl wie im letzten Jahr. Ab einer halben Sekunde ist es viel besser." Wer so nah dran ist, sollte überholen können.

Es macht sich vorsichtiger Optimismus im Fahrerlager breit – auch weil die neuen Pirelli-Reifen die Vorgaben zu erfüllen scheinen. Ein Ingenieur erzählt: „Sie harmonieren besser als erwartet mit den Ground-Effect-Autos. Sie überhitzen weniger schnell und lassen konstantere Zeiten zu." Das klingt positiv. Jetzt die Kehrseite: Der erste Test lieferte maximal ein paar Hinweise, doch es gibt noch zu viele Unbekannte in der Rechnung. Bei Testfahrten operieren die Teams mit verschiedenen Benzinmengen. Mit einem leichten Auto lässt sich einem vollbetankten naturgemäß einfacher folgen. Mit frischen Reifen konnte man auch früher schon überholen, wenn der Vordermann auf ausgelutschten Pneus unterwegs war. Motor-Einstellungen machen einen bedeutenden Unterschied.

Bleiben wir zunächst bei den Reifen. Im Pirelli-Lager verweist man darauf, dass Barcelona nicht mehr war als ein Warmlaufen. Die Fahrer lernten die neuen Autos kennen und adaptierten ihren Fahrstil. Die Teams sammelten Daten und suchten nach den besten Setups. „Keiner hat wirklich gepusht. Alle haben sich zurückgehalten, weil keiner zu viel von sich zeigen wollte. Die wahre Probe für die Reifen wird Bahrain", erzählt Pirelli-Rennleiter Mario Isola.

DRS & Windschatten

Was die Teams feststellten: Die Vorderreifen könnten in dieser Saison zu einem Thema werden. Die Autos neigen wegen ihnen und dem hohen Gewicht zum Untersteuern. Vor allem Red Bull quälte sich in langsamen und mittelschnellen Kurven. Die Frage ist, wie viel mit den tiefen Temperaturen zusammenhing. An keinem Tag war der Asphalt wärmer als 30 Grad Celsius. „Die Untersteuer-Problematik war geringer als bei den Tests in Abu Dhabi", entgegnete Isola.

Bahrain wird besser zeigen, was die neu entwickelten Reifen können. Ob und wie sie zu mehr Action auf der Rennstrecke beitragen können. Bahrain wird auch offenbaren, wie viel besser sich die neuen Autos tatsächlich für die Rennen eignen. Dann decken die Teams ihre Karten auf. Große Upgrades werden erwartet. Manche Lösungen könnten gegen die Regeln laufen. Die Angst ist da, dass die Ingenieure es doch irgendwie schaffen, mehr Luft außen um das Auto zu lenken, die dann hinten den Verfolger stört. „Der Outwash-Effekt fällt mit diesen Autos geringer aus. Aber jeder will ihn doch irgendwie erzeugen, weil es massiv Performance bringt", sagt ein leitender Ingenieur.

Zu bedenken gibt, dass der Abtrieb weiter sehr hoch ist. Trotz hohem Gewicht bremsen die Fahrer nach wie vor sehr spät. Ein kurzer Bremsweg erschwert das Überholen. Formel-1-Sportchef Ross Brawn wirft ein: „Bei uns steht nicht die Anzahl der Überholmanöver im Fokus. Qualität ist uns wichtig." Oder anders: Die Autos sollen dichter zusammenfahren, damit ein Fahrer überhaupt die Möglichkeit auf ein Überholmanöver hat. Richten muss er es selbst. Kein Pilot soll einfach den Blinker setzen und vorbeifahren können.

Das dürfte ohnehin nicht so leicht passieren. Mit maximal acht Kanälen am Unterboden für den Venturi-Effekt steigt der Abtrieb, aber nicht wie bei größeren Flügeln zulasten des Luftwiderstands. Die neue Aerodynamik ist diesbezüglich effizienter. Die Autos legen auf den Geraden an Geschwindigkeit zu. Aber: Gleichzeitig sinkt der Effekt von Windschatten und DRS. Weil das vorausfahrende Fahrzeug weniger Angriffsfläche bietet und keine so große Schneise in die Luft schneidet, in der man sich „verstecken" kann. Und je weniger Luftwiderstand ein Auto aufbaut, desto weniger profitiert es von DRS. Das kennen wir aus der Vergangenheit von Monza, wo mit kleinen Flügeln gefahren wird.

Windschatten, DRS: Es könnte kompliziert werden, ein ausreichendes Delta auf den Geraden zu schaffen, um bei kurzen Bremswegen überholen zu können. Die Formel 1 wird abwarten müssen. Vielleicht ist es am Ende so: Die neuen Regeln helfen zwar, doch nicht ganz so sehr, wie sich das manch einer vielleicht gewünscht hat. ■



Sichtbare Aero: Die Strömung bleibt innen und wird nach oben abgelenkt



Die Kunst des Überholens: Die Formel 1 will Qualität statt Quantität

Formel 1

Kommt Andretti?

Michael Andretti will 2024 mit einem eigenen Team in die Formel 1. Doch im Moment gibt es nicht einmal einen offiziellen Bewerbungsprozess.

Von: **Michael Schmidt**

Michael Andretti treibt seine Formel-1-Pläne weiter voran. Der Sohn von F1-Legende Mario Andretti hat die Investoren, mit Colton Herta bereits einen Wunschpiloten und mit Renault einen Motorenhersteller, der das Projekt unterstützt. Die größte Hürde für den 59-jährigen Amerikaner ist die Zulassung. Derzeit gibt es keinen offiziellen Bewerbungsprozess.

Der Ball liegt zunächst bei der FIA. Sie müsste die Bewerbung für den elften Platz im Club öffentlich ausschreiben. Bekäme Andretti den Zuschlag, müsste er nachweisen, dass er das Geld, die Mannschaft und die Ressourcen hat. Bei weniger als zwölf Teams hat nur Rechteinhaber Liberty ein Vetorecht. Würde das F1-Management grünes Licht geben, müsste Andretti 200 Millionen Dollar Antrittsgeld bezahlen. Die Summe würde zu gleichen Teilen an die anderen zehn Teams verteilt. Bei so vielen Hürden ist der anvisierte Start 2024 sehr ambitioniert. Während Alpine und McLaren Andretti begrüßen, ist Mercedes-Teamchef Toto Wolff skeptisch: „Jedes neue Team muss den Wert des gesamten Sports steigern.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Bekommt die Formel 1 schon bald weiteren Zuwachs aus den USA?

Formel 1

Russland im Abseits

Russlands Überfall auf die Ukraine hat auch Auswirkungen auf die Formel 1. Der Grand Prix in Sotschi fliegt aus dem Kalender. Haas trennt sich von Hauptsponsor Uralkali. Nikita Mazepin wird sein Cockpit verlieren.

Von: **Michael Schmidt**

Es dauerte einen Tag, bis die Formel 1 reagierte. Am 24. Februar marschierte Russland in die Ukraine ein. 24 Stunden später erklärte die Formel 1 nach einem Treffen mit den Teamchefs, dass ein Grand Prix in Russland unter den derzeitigen Umständen nicht möglich ist. Die Wortwahl war mit Bedacht gewählt. Bei einer direkten Absage und der Verkündung eines Ersatzrennens wäre die Formel 1 vertragsbrüchig geworden. Wenn das Datum näher rückt, kann man immer noch unter dem Vorwand höherer Gewalt absagen. Zuvor hatte Sebastian Vettel als einziger Fahrer im Feld klar Farbe bekannt. Der Aston-Martin-Pilot kündigte an, dass er auf keinen Fall in einem Land antreten würde, das einen Krieg anzettelt.

Auch Haas musste schnell handeln. Innerhalb von drei Stunden wurden alle Logos von Hauptsponsor Uralkali von den Transportern und dem Auto genommen. Am letzten Testtag trat der VF-22 in weißer Lackierung an. Der internationale Handelsboykott beendet auch den Vertrag zwischen Team und Sponsor. Da bereits Geld geflossen ist, wird Nikita Mazepin formal zunächst weiterbeschäftigt. Der Reisestopp für Russen dürfte das Beschäftigungsverhältnis aber schnell beenden. Ferrari behält vorerst seinen Sponsor Kaspersky. Die Cyber-Sicherheitsfirma hat ein Tochterunternehmen, das in London registriert ist. ■



STEFAN BALDAUF

Der Haas-Renner zeigte sich am letzten Testtag ohne russische Farben

NACHRICHTEN

FORMEL 1 IM PLUS
Die Formel 1 hat im abgelaufenen Jahr mehr Gewinn gemacht als 2019 vor Corona. Das geht aus dem Geschäftsbericht von Liberty Media hervor. Demnach lag der Umsatz 2021 bei 2,136 Milliarden US-Dollar. 2020 war er auf 1,145 Milliarden eingebrochen. 2019 stand der Umsatz bei 2,022 Milliarden. Statt 711 Millionen schüttete Liberty 1,068 Milliarden an die Teams aus – mehr als 2019. Die Formel-1-Gruppe erwirtschaftete einen Gewinn von 40 Millionen Dollar (Vorjahr: Verlust von 444 Millionen).

MINDESTGEWICHT HOCH?
Acht der zehn Teams stöhnen. Sie schaffen es nicht, von oben an das Mindestgewicht von 795 Kilo zu kommen. Nur Alfa Romeo soll mit seinem kurzen Auto kein Übergewicht haben. McLaren soll nicht weit drüber liegen. Ein erster Versuch der „übergewichtigen“ Teams, das Mindestgewicht zu erhöhen, ist offenbar gescheitert. Manche würden sich eine Erhöhung um bis zu zehn Kilogramm wünschen. Um die Regeln noch vor Saisonstart anzupassen, müssten acht der zehn Teams zustimmen. Plus die Rechteinhaber. Plus die FIA, die zwischen Allgemeinwohl und Fairness abwiegen muss.

SAFETY-CAR-UPDATE
Nach dem Abu-Dhabi-Finale 2021 hat die FIA angekündigt, die Safety-Car-Regeln auf den Prüfstand zu stellen. Einige Teams hatten gefordert, bei einem Zwischenfall in den letzten Runden automatisch rote Flaggen zu schwenken, damit die Autos nicht hinter dem Safety Car ins Ziel rollen. Dieses Showelement wurde aber von der FIA abgelehnt. Die Statistik zeigt, dass es in den letzten 20 Jahren nur fünf Safety-Car-Zielankünfte gab. Nun soll lediglich die Zeit zwischen dem Zurückrunden der Hinterbänkler bis zum Restart verkürzt werden.



Neues Jahr, gleiche Story: Wie Álex Palou im Jahr 2021 feierte auch Scott McLaughlin seinen Premierensieg beim Saisonstart

INDYCAR

Beam me up, Scotty

Der Neuseeländer Scott McLaughlin hat auf dominante Weise sein erstes IndyCar-Rennen gewonnen. Eine souverän umgesetzte Strategie und hadernde Favoriten machten den Weg für den Penske-Piloten frei, der nun offen vom Titel träumen darf. Sein Vorbild im Meisterschaftskampf: der am Sonntag zweitplatzierte Titelverteidiger Álex Palou (Chip Ganassi Racing).

Von: **Philipp Körner**

An einem Wochenende, an dem nahezu alles perfekt lief, war es schlussendlich die Siegesfeier, bei der Scott McLaughlin dann doch über sich selbst stolperte. Nach einem beherzten Sprung von seinem roten Penske-Chevrolet kam der 28-Jährige unglücklich auf und musste sich in die ihm zujubelnde Menge abrollen. Der für seine hektisch-enthusiastische Ader beliebte dreimalige Meister der australischen Supercars witzelte anschließend in der Pressekonferenz: „Meine Beine waren plötzlich wie Pudding. Ich muss wie ein Wombat ausgesehen haben. Oder ein Kiwi, die können ja nicht fliegen und stürzen ab."

Der Premierensieg McLaughlins mitsamt „Shoey"-Feier und Videoanruf bei den Eltern, die er seit Januar 2020 nicht persönlich gesehen hatte, gehört zweifelsohne zu den emotionaleren der Serien-Geschichten. Titelverteidiger Álex Palou, der wie McLaughlin in seiner zweiten vollen Saison den ersten Erfolg eingefahren hat, sagte: „Am Ende war es sehr, sehr eng, aber wir konnten die Pace leider nicht mitgehen. Ich freue mich sehr über Scotts ersten Sieg." Der drittplatzierte Will Power zollte seinem Penske-Teamkollegen ebenfalls Respekt: „Es ist toll zu sehen, wie jemand aus einer anderen Szene den Sprung in diese Meisterschaft wagt und nach so kurzer Zeit gewinnt. Er wird ein Konkurrent im Titelkampf."

Obwohl McLaughlin schon in der vergangenen Saison mit einem zweiten Platz in Texas Potenzial bewies, hatte kaum einer damit gerechnet, dass der Zwölfte der Victorian State Formula Ford 1600 Championship im Jahr 2010 so schnell Titelambitionen in der wohl umkämpftesten Formel-Serie der Welt anmelden kann. Vor allem in den Qualifikationen musste der Penske-Pilot 2021 mehrfach ordentlich Lehrgeld zahlen. Dass er aus der Schwäche die richtigen Schlüsse gezogen hat, wurde aber am Samstag schnell deutlich.

> „Nach meinen Erfolgen in Australien war es hart, mich hier mit Top-15-Resultaten zufriedenzugeben. Jetzt habe ich bewiesen, dass ich an die Spitze gehöre."
>
> Scott McLaughlin

Gestürzter König

Nach der besten Zeit im zweiten Training reihte McLaughlin nämlich auch in der ersten Qualifikation des Jahres schnelle Sektoren aneinander und war im letzten Abschnitt knapp schneller als Will Power – bekanntlich der Qualifikationskönig der IndyCar. McLaughlin führte den massiven Sprung auf seinen neuen Renningenieur Ben Bretzman zurück und gab zu: „Ich weiß nicht, wie es ist, in der IndyCar von der Pole zu starten, und muss echt aufpassen, dass ich nicht wie ein Idiot die erste Kurve verpasse." Colton Herta (Andretti Autosport), Rinus VeeKay (Ed Carpenter Racing) und Romain Grosjean (Andretti Autosport) rundeten die Top 5 ab. Die größte Enttäuschung war der 16. Rang von Patricio „Pato" O'Ward (McLaren SP). Aber auch Álex Palou musste sich nach einem harten Unfall im zweiten Training mit einem in kürzester Zeit wieder gerichteten Auto auf Platz 10 retten.

Der Start war für „St.-Pete"-Verhältnisse, Stichwort Landebahn-Markierungen in der ersten Anbremszone, überraschend gesittet. Entgegen seiner Sorge kam Scott McLaughlin ohne Probleme

PUNKTESTAND FAHRER

nach dem 1. Rennen

	Fahrer	Punkte
1.	Scott McLaughlin	54
2.	Álex Palou	41
3.	Will Power	36
4.	Colton Herta	32
5.	Romain Grosjean	30
6.	Rinus VeeKay	29
7.	Graham Rahal	26
8.	Scott Dixon	25
9.	Marcus Ericsson	22
10.	Takuma Sato	20

durch das erste Kurvengeschlängel, musste aber früh einen aggressiven Herta abwehren. Will Power, der auf der harten Standard-Reifenmischung ins Rennen gegangen war, kam schnell unter Druck, konnte sich anfangs geradeso in den Top 5 halten. Der größte Gewinner der Startphase war der McLaren-Pilot O'Ward, der sich gewohnt aggressiv auf Position 9 vorprügelte.

Ungünstiges Safety Car

In den folgenden Runden waren die Fahrer bemüht, die zwei dominierenden Strategie-Stränge zum Laufen zu bringen. Auf der einen Seite waren die Zwei-Stopper, zu denen der spätere Sieger McLaughlin gehörte. Auf der anderen die Fahrer mit drei Besuchen in der Boxengasse, deren bester Vertreter Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) final auf Platz 8 einlief. Der Grund für das Scheitern der Drei-Stopper und für die später stark eingeschränkten Optionen des auf harten Reifen gestarteten Power war die einzige Neutralisierung in den Runden 25 bis 32. Der Dale-Coyne-Rookie David Malukas war in der dritten Kurve rausgerutscht und mit der Mauer kollidiert. Zusätzlich zur Bergung musste die Streckenbegrenzung länger repariert werden.

Durch die breit gestreuten Strategien war das Feld im mittleren Renndrittel dann zwar ordentlich durchmischt – unter anderem führten Alexander Rossi (Andretti Autosport), Dixon, VeeKay, Palou und Power –, doch final war es McLaughlin, der am Platz an der floridianischen Sonne ausgeworfen wurde. In den letzten Runden brachte der heraneilende Palou allerdings noch mal Spannung mit sich: Knapperer Sprit bei McLaughlin und Verkehr hatten den Champion in Angriffsdistanz gebracht. Am Ende war der Neuseeländer aber zu stark und fuhr mit einer halben Sekunde Vorsprung ins Ziel ein.



INDYCAR

Beste Strategie: Álex Palou kämpfte sich von Startplatz 10 aufs Podium


INDYCAR

Beste Fans: Die Veranstalter meldeten einen massiven Zuschauer-Zuwachs



INDYCAR

Bester Rookie: Rahal-Pilot Christian Lundgaard holte den elften Rang

Der in der Winterpause von Teamboss Roger Penske öffentlich gestärkte McLaughlin erklärte nach dem Rennen erleichtert: „Nach meinen Erfolgen in Australien war es hart, mich hier mit Top-15-Resultaten zufriedenzugeben. Jetzt habe ich mit meinem Sieg bewiesen, dass ich an die Spitze gehöre." In dem wie gewohnt engen Fahrerfeld mit 22 Piloten in der Führungsrunde sollte diese Botschaft zweifelsohne angekommen sein. Ein sportlich denkwürdiger TV-Nachmittag im Süden der Tampa Bay endete mit besten Wünschen von Scott McLaughlin in die Ukraine. ■

INDYCAR, ST. PETERSBURG (FLORIDA)

1. von 17 Rennen; Renndistanz: 100 Runden (180 Meilen)

	Fahrer	Team / Motor	Zeit
1.	Scott McLaughlin	Penske-Chevrolet	1:51.27,3466 h
2.	Álex Palou	Chip Ganassi-Honda	+ 0,5095 s
3.	Will Power	Penske-Chevrolet	+ 2,4671 s
4.	Colton Herta	Andretti-Honda	+ 15,8442 s
5.	Romain Grosjean	Andretti-Honda	+ 18,4525 s
6.	Rinus VeeKay	Ed Carpenter-Chevrolet	+ 20,6514 s
7.	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan-Honda	+ 21,4181 s
8.	Scott Dixon	Chip Ganassi-Honda	+ 22,0277 s
9.	Marcus Ericsson	Chip Ganassi-Honda	+ 22,3674 s
10.	Takuma Sato	Dale Coyne-Honda	+ 23,2743 s



INDYCAR

Zweiter Saisonhalt: Texas (20.3.)

NACHRICHTEN

FANFAVORIT GROSJEAN

Im Januar hat die IndyCar eine große, weltweite Fanumfrage durchgeführt. In St. Petersburg wurden ihre Ergebnisse vorgestellt. Bei der Frage nach dem beliebtesten Fahrer sammelte der Franzose Romain Grosjean unter den 53 579 Teilnehmern die meisten Stimmen, dahinter lagen Patricio O'Ward und Hélio Castroneves. Das Team Penske ist die beliebteste Mannschaft vor Andretti Autosport und McLaren SP. Wenig überraschend ist das Indy 500 das dominierende Event der nordamerikanischen Meisterschaft, allerdings bekam auch der wegen der Pandemie wackelnde Kanada-Lauf einen starken Zuspruch der Befragten. In der ausgiebigen Erhebung bestätigten die Fans zudem die aktuellen Renn-Formate der Serie und die starke Schnittmenge mit der Formel 1. Fast 80 Prozent verfolgen beide Meisterschaften.

NEUE CO-OWNERIN

Julia Steinbrenner, die Enkelin des legendären Yankee-Besitzers George Steinbrenner, übernahm in der Winterpause eine Co-Owner-Rolle beim Andretti-Ableger Steinbrenner Racing. Sie füllt die Position ihres Bruder George Michael Steinbrenner IV, der größere Verantwortung bei den Yankees erhalten wird. Julia ist somit die einzige Besitzerin einer Vollzeit-Nennung in dieser Saison.

BRABHAM-COMEBACK

Matthew Brabham, Enkel des dreimaligen Formel-1-Weltmeisters Jack Brabham, hat den Auftakt der Indy-Lights-Nachwuchsserie in St. Petersburg gewonnen. Der 28-jährige Andretti-Autosport-Pilot fuhr bereits im Jahr 2014 in der Meisterschaft und will mit der Rückkehr seine Karriere neu starten. Das erste, reichlich dramatische Rennen der seit diesem Jahr zum Penske-Konzern gehörenden Serie, sah gleich zwei ausfallende Führende. Weiter geht es Anfang Mai in Alabama.



Zum ersten Mal seit 25 Jahren werden bei der BMW M GmbH wieder Rennwagen gefertigt

BMW

Das BMW M4 GT3-Puzzle

Wie entsteht ein GT3-Auto? Wir durften bei der BMW M GmbH einen Blick in die heiligen Hallen bei der Fertigung werfen.

Von: **Bianca Leppert**

Ziegelroter Fliesenboden und ein paar zerlegte Autos auf Hebebühnen. Wer die heiligen Hallen der BMW M GmbH in Garching betritt, könnte meinen, man sei in einer gewöhnlichen Auto-Werkstatt gelandet. Wer um die Ecke biegt, erkennt schnell, dass es sich bei einigen Exemplaren keineswegs um Straßenautos handelt.

So wie bei der weißen Rohkarosse des BMW M4 GT3, ein Puzzle aus Rohren, das wie auf einem gelochten OP-Tisch thront. Bis auf den schon verbauten Rückspiegel ist alles sehr nackt. Die Karosse kommt direkt aus dem Werk in Dingolfing und wird schließlich von der Pike bis zum fertigen neuen GT3-Renner in diesen Hallen aufgebaut und schließlich an die Kundenteams übergeben. Chassis Nr. 22021 wird gerade vermessen. Die Mechaniker überprüfen etwa die Fertigungstoleranzen der Längsträger, damit die Teams genau wissen, wie viele Unterlegscheiben es braucht, wenn sie eine Karosse nach einem Schaden neu aufbauen.

Comeback für Rennautos

Wenige Schritte entfernt steht die Hinterachse zur Vormontage bereit. Wie in einer Manufaktur tänzeln die Mechaniker von Station zu Station und führen die einzelnen Arbeitsschritte aus. Im Raum neben der vormontierten Hinterachse schmücken Regale wie im Supermarkt voll mit Pedalboxen, Stabis und Co. die Wände. Mittendrin sticht die markante Front des Vorderwagens ins Auge. Der Motor, der intern P58 genannt wird und aus dem M3 und M4 stammt, ist bereits mit dem Vorderwagen verschmolzen.

Der bis zu 590 PS starke 3,0-Liter-Reihensechszylinder ist 40 Kilogramm leichter als der Vorgänger. Nicht nur deshalb freut sich Projektleiter Achim Klein. „Für mich als Ingenieur ist ein Reihensechszylinder toll, weil dir die Vibrationen nicht durchs ganze Auto krabbeln. Das ist für die Haltbarkeit ein großer Vorteil", sagt er.

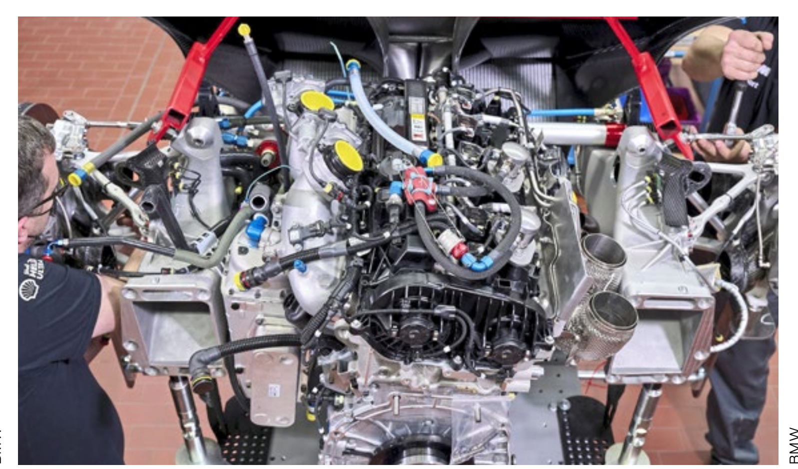
Apropos Haltbarkeit: Jeder Handgriff beim Zusammenbau wird akribisch verfolgt. Mittels QR-Codes kann bei jedem Arbeitsschritt nachvollzogen werden, welche Schraube von wem und wie angezogen wurde. Insgesamt 12 bis 15 Leute sind seit Herbst letzten Jahres bei der M GmbH damit beschäftigt, wieder echte Rennautos zu fertigen. Zuletzt wurde die Rennversion des E36 vor 25 Jahren hier zum Leben erweckt.

Über den Hof geht es in eine große Halle mit grauem Boden und vielen Motorsport-Bildern an der Wand. Chassis 22017 wirkt im schwarzen Karbon-Look und mit den mit Tape umrahmten Scheinwerfern wie ein Batmobil. Am Rückspiegel hängt eine Checkliste mit den einzelnen QR-Codes zu jeder Position. In dieser Halle erlebt die Fertigung des BMW M4 GT3 den großen Moment: Die Hochzeit von Motor und Chassis sowie der Anbau der Hinterachse und der restlichen Teile. Damit ist die Reise noch nicht zu Ende: Bevor ein Auto zu einem Team geht, absolvieren Werkskutscher wie Jens Klingmann einen letzten Check mit jedem Exemplar auf der Teststrecke in Mendig in der Eifel, ehe es wieder zurück zur M GmbH nach Garching geht. ■



BMW

Ein Mechaniker vermisst den Vorderbau des neuen BMW M4 GT3



BMW

Jeder Arbeitsschritt kann mittels QR-Codes genau nachvollzogen werden

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot verschiebt Hypercar-Debüt

Peugeot sagt Le-Mans-Start ab

Peugeot hat letzte Woche bestätigt, was Motorsport aktuell (Heft (8/2022, S. 21) bereits aus Daytona angedeutet hatte: Die Franzosen verschieben das Debüt ihres Hypercars 9X8 und treten nicht beim 24h-Rennen in Le Mans an.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Am Rande des IMSA-Saisonstarts in Daytona hatte MSa bereits genügend Indizien, um auf eine Absage des Le-Mans-Starts von Peugeot zu schließen: Quellen im Fahrerlager berichteten erstens von den üblichen technischen Kinderkrankheiten, die bei jedem Prototypenprogramm auftreten. Zweitens muss Peugeot seinen Technik-Coup, ohne Heckflügel an den Start gehen zu wollen, penibel auf der Rennstrecke validieren, bevor man in den Homologationsprozess einsteigt – und das kostet vor allem Testzeit.

Und drittens haben die WEC-Manager klargemacht, dass Peugeot nur dann eine Einladung nach Le Mans erhält, wenn sie mit dem 9X8 zuvor beim 6h-Rennen in Spa antreten. Das wiederum hätte bedeutet, das Peugeot das Fahrzeug spätestens im März hätte homologieren müssen. Die Zulassung gilt in der Regel für fünf volle Jahre, Nachbesserungen sind zwar möglich, aber trotzdem streng reguliert.

Jetzt hat Peugeot die Reißleine gezogen: „Wir fokussieren unsere Anstrengungen nun auf den Testprozess und die Validierung der Zuverlässigkeit, ohne dabei in Kompromisse wegen möglicher Starts in Spa und Le Mans zu laufen“, erklärte Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie. ■



PEUGEOT

Im Gegensatz zu den Peugeot-Renderings startet der 9X8 nicht in Le Mans

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

GT MASTERS: LAMBO-BOOST
Nach und nach trudeln weitere Infos zum Starterfeld im ADAC GT Masters 2022 ein, besonders viel Unterstützung kommt dabei aus der Lamborghini-Ecke: Lambo-Werksfahrer Marco Mapelli und Junior Maximilian Paul gehen für das Team T3 Motorsport in einem Huracán an den Start, Emil Frey Racing steigt ebenfalls mit drei Huracán ins GT Masters ein und hat die Fahrer-Kombinationen Albert Costa/Jack Aitken, Arthur Rougier/Franck Perera und Konsta Lappalainen/Mick Wishofer bestätigt. Im neuen Drago Racing Team ZVO von Jörg van Ommen und Philipp Zakowski treten Jules Gounon und Fabian Schiller in einem Mercedes-AMG GT3 an.

PATRESE JR: START IN GTWC
Das deutsche Team Car Collection spannt mit dem Team Tresor zusammen und startet fortan unter italienischer Flagge mit dem Namen Tresor by Car Collection in der GTWC Europe. Einer der Fahrer: Lorenzo Patrese, der 16-jährige Sohn von Ex-F1-Pilot Riccardo Patrese.

NLS/24h: NEUE REIFENREGELN
Bisher konnten die Nordschleifen-GT3-Teams so viele Reifensätze verwenden wie nötig. Lediglich die Spezifikation musste in entsprechende Formulare eingetragen werden. Ab 2022 ist die Reifenanzahl in der NLS sowie bei den Events des 24h-Rennens limitiert. Ab 2023 sollen die Reifen einen Doppelstint halten. Bisher war diese Regel erst für 2024 geplant. Ob Regenreifen zur Reifenzahl zählen oder nicht, wird zurzeit noch diskutiert. Zudem sollen ab 2023 Heizdecken verboten werden. Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) hatte sich explizit gegen ein Verbot von Heizdecken ausgesprochen.

WRT: DREI LMP2 IN LE MANS
Das belgische WRT-Team startet mit drei LMP2-Fahrzeugen beim 24h-Rennen in Le Mans Mitte Juni. WRT hatte im letzten Jahr die LMP2-Titel in der WEC und der ELMS gewonnen, dazu kam der Klassensieg in Le Mans. Das dritte LMP2-Auto wird von den Piloten Mirko Bortolotti, Dries Vanthoor und Rolf Ineichen pilotiert.


MOTORSPORT-IMAGES

IGTC: BATHURST MIT PRO-AM
Der Ausrichter des verschobenen IGTC-Saisonstarts in Bathurst (Termin 13. bis 15. Mai) hat angekündigt, dass alle Fahrzeuge mit mindestens einem Bronze-Fahrer fahren müssen. In der Vergangenheit konnten GT3-Hersteller mit Pro-Pro-Besatzungen antreten. Die Änderung soll sicherstellen, dass genügend Fahrzeuge teilnehmen, denn die Hersteller können mitten in der europäischen Saison nicht genügend Profis für das Bathurst-Rennen abstellen.

Die Stunde null



Nach dem furiosen Duell Loeb gegen Ogier in Monte Carlo musste die Rallye-WM in Schweden erstmals seit zwei Jahrzehnten ohne französischen Superstar auskommen – und bot eine spektakuläre Show.

Von: **Markus Stier**

Die wichtigste Nachricht vorab: Väterchen Frost stand ganz oben auf der Starterliste. Der Umzug vom traditionellen Schweden-Rallye-Territorium um Karlstad ins 1000 Kilometer nordöstlich gelegene Umeå zahlte sich nicht nur für Veranstalter Glenn Olsen aus. Zwar kam es kurz vor dem Start zu einem kurzen Wärmeeinbruch mit Regen, aber bei strahlendem Sonnenschein zu Beginn des Wochenendes und knackigen minus vier bis minus acht Grad durfte sich die Drifter-Truppe endlich mal wieder zwischen Schneemauern austoben.

Und wie. Auf den extrem schnellen Pisten in Västerbotten erreichten die über 500 PS starken Hybrid-Boliden von Ford auf den eisigen Waldwegen Höchstgeschwindigkeiten von 182 Stundenkilometern. Die Toyota waren mit 187 km/h noch schneller. Kalle Rovanperä beeindruckte nicht nur den ihn verfolgenden Hubschrauber-Piloten, als er seinen Toyota Yaris nach der mit 2,5 Kilometern längsten Geraden am Freitag als Einziger ohne das Gas zu lupfen in die folgende Linkskurve riss, mit Tempo 175 aus dem Knick auf die nächste Gerade wieder Richtung Begrenzer stürmte.

141 km/h Durchschnitt

Alle Teams hatten Angst um ihre Motoren und simulierten fleißig am Prüfstand, wie sich die für die gesamte Saison auf zwei Vierzylinder pro Auto limitierten Turbo-Aggregate mit zweistufigen Drehzahlbegrenzern vor dem Exitus bewahren ließen. Mancher spekulierte, diese Schweden-Rallye könnte der schnellste WM-Lauf aller Zeiten werden, doch Rovanperä winkte schon vor dem Start ab: „Dafür gibt es hier dann doch zu viele langsame Abzweige.“ Dennoch: Die 141,08 km/h Durchschnitt, mit denen Thierry Neuville am Sonntag in 6.02,1 Minuten über die 14 Kilometer lange vorletzte Prüfung stürmte, dürften ein einsamer Rekord sein. Kurioserweise spielten die 136 Extra-PS des elektrischen Zusatzantriebs bei ihrem zweiten Auftritt in der WM-Geschichte dabei keine allzu große Rolle. Beim ersten Durchgang der gleichen Prüfung war Kalle Rovanperä nur neun Zehntel langsamer als Neuvilles Rekord, obwohl sein Hybrid-Antrieb ausgefallen war. Angesichts vieler Vollgaspassagen, aber wenig Stellen zum Rekuperieren und dem erhöhten Schlupf bei vollem Boost ist der schwedische WM-Lauf derjenige, wo die höchste Motorleistung seit der Gruppe B die geringste Rolle spielt.

> Die Schweden-Rallye 2022 ist der erste WM-Lauf seit Großbritannien 2006, an dem weder Sébastien Loeb noch Sébastien Ogier teilgenommen haben.

Wie in Monte Carlo gab es immer wieder vereinzelte Störungen in der von Compact Dynamics entwickelten Batterie- und E-Motor-Einheit. Hyundais Antriebs-Ingenieur Julien Monzet rollte schon leicht mit den Augen, weil kleine Störungen im System scheinbar zur beliebten Ausrede für nicht allzu gute WP-Zeiten herhalten müssen – und die eisernen Hybrid-



Sechs Bestzeiten, fehlerfreie Fahrt, jedem Druck standgehalten. Kalle Rovanperä beeindruckte in Umeå

ROESELER

gegner in den sozialen Netzwerken damit ständig frische Munition geliefert bekommen. Allerdings verlor Monzets Mannschaft wegen der Hybrid-Problematik die Rallye.

Es gab ein kleines und ein großes Problem. Ersteres betraf Thierry Neuville, der wie in Monte Carlo eine starke Leistung zeigte und bis zur Halbzeit mit nur 4,1 Sekunden Rückstand auf die Spitze am Sieg schnuppern durfte. Aber als sich der Zug ganz vorn richtig eingeschossen hatte, kam der Belgier nicht mehr ganz mit. „Der Bremsdruck ist nicht konstant. Oft komme ich zu spät und zu schnell in die Kurven rein“, klagte er. Die Ursache sieht er nicht im Bremssystem selbst, sondern in der Software der Rekuperations-Abstimmung. „Da müssen wir noch ein bisschen dran arbeiten“, sagte der sonst mit sich und der Welt zufriedene Zweite. Denn deutlich stärker als die Enttäuschung, nicht gewonnen zu haben, wog bei ihm und der gesamten Truppe aus Alzenau die Erleichterung, dass der Rückstand, den Hyundai in Monte Carlo hatte, tatsächlich auf den extremen Zeitdruck bei der Saisonvorbereitung zurückzuführen war und es kein größeres konstruktives Problem beim i20 Rally1 gibt.

Alarmstufe Rot

Wie schnell der Hyundai sein kann, bewies der Vorjahres-Arctic-Sieger Ott Tänak. „Ohne die Panne hätte er gewinnen können“, ist sich Technik-Tausendsassa Christian Loriaux sicher. Wie schon oft in seinen Hyundai-Auftritten war der einzige Weltmeister der letzten 18 Jahre, der nicht Sébastien hieß, früh von den Podiumsrängen verbannt, dieses Mal völlig unschuldig. Am Freitagnachmittag leuchtete plötzlich auf der Verbindungsetappe die rote Warnlampe im Seitenfenster, die akutes Unwohlsein im Elektrotrakt meldet. Bei keinem der teils erheblichen Testabflüge oder Einsatzunfälle der ersten beiden Läufe zeigten die Sensoren der Karbonbox auf der Hinterachse je etwas anderes als Grün. Zwar konnte Tänak ansonsten keinerlei Auffälligkeiten feststellen, aber gemäß den Statuten stellte er seinen i20 ordnungsgemäß aus Sicherheitsgründen ab und war damit auf der ersten Etappe ausgeschieden.

Mit 20 Strafminuten für die zwei nicht beendeten Freitagsprüfungen war Tänak für den weiteren Verlauf der Veranstaltung bedeutungslos, die fünf Punkte der Powerstage waren die einzige Ausbeute des Wochenendes und gleichzeitig eine Machtdemonstration. Nur Rovanperä fuhr mehr Bestzeiten als Tänak. „Es war Pech, dass dieses bisher einmalige Problem ausgerechnet uns traf“, klagt Interims-Teamchef Monzet. Wie sein Fahrer Tänak hält er eine harte Landung auf dem Unterboden in der Prüfung zuvor für den Auslöser des bisher ungeklärten Vorfalls. Die Teams dürfen sich selbst nicht an den Batterie-Boxen zu schaffen machen. Das betreffende Teil lieferte das Team beim Zulieferer zur Analyse ab und baute für das weitere Wochenende eine neue Einheit ein.

Julien Monzet hält die Anwendung der Rally2-Regularien mit je zehn Strafminuten für jede nicht beendete Prüfung für nicht angemessen. „Es handelt sich ja quasi um eine dritte Partei und eine Komponente, für die wir nicht verantwortlich sind“, argumentiert er. „Na ja, das gilt für die Turbolader aber auch“, lautet die Antwort bei M-Sport-Teamchef Richard Millener. Teameigner Malcolm Wilson signalisiert aber grundsätzlich Gesprächsbereitschaft. Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala positioniert sich ganz klar: „Niemand sollte wegen einer Panne am Hybridsystem die Rallye verlieren.“ Noch vor Rallye-Ende zeigte sich Julien Monzet erfreut über das wohlwollende Gebaren der Konkurrenz, er sorgt sich nur um den Zeitrahmen: „Die Frage ist, ändert die FIA das in Tagen, in Wochen oder erst Monaten.“

Die zeitliche Sorge ist nicht ganz unbegründet: Der nächste Lauf steht Ende April in Kroatien an. Die harten Asphaltpisten verpassen den Chassis härtere Schläge als manche Schotter-Veranstaltung, und bei Hyundai ist das Thema Rotlicht kein so singuläres Ereignis, wie es scheint. Vor seinem Abgang gestand Teamchef Andrea Adamo freimütig, dass bei seinen Autos in Tests durchaus öfter der Sicherheitsalarm ausgelöst wurde. Eine mögliche Erklärung: M-Sport und Toyota haben ihre Hybrideinheit in Gummi gelagert, bei Hyundai soll der Batterieblock fest mit dem Chassis verschraubt und damit erschütterungsanfälliger sein.

Als auffällig berührungsempfindlich erwiesen sich in Schweden die hinteren Kotflügel der Toyota. Samt und sonders kamen die rotweißen Renner mit komplett zerfledderten Hinterteilen aus der Samstagsetappe. Dass Heckschürzen heutzutage als Verschleißteil verbucht werden, ist nichts Ungewöhnliches. Dass allerdings der Radkasten darunter verdächtig nach umgedrehtem Flügelprofil aussieht, schon. Das Reglement sagt klar, dass alle Räder bedeckt sein müssen, die Stewards drücken aber seit jeher ein Auge zu, wenn Autos zerrupft im Servicepark einlaufen. Christian Loriaux lauerte mit dem Handy an der Abend-Zeitkontrolle und maulte: „Ich sage ja nichts, wenn so was bei einem Auto alle drei Prüfungen mal vorkommt, aber nicht bei jedem Auto auf allen Prüfungen.“ ▷



ROESELER

Dritter WM-Sieg, Tabellenführer: Rovanperä und Beifahrer Halttunen



ROESELER

Starkes Comeback: Esapekka Lappi im Toyota auf dem Podium



ROESELER

Vorher Kotflügel, dann nur noch Flügel? Verdächtige Toyota-Radhäuser



Auch bei M-Sport ist man nicht amüsiert über den Aero-Trick. Protest wollte indes niemand einlegen, nicht zuletzt, weil sich das Spielchen mit Felsmauern bei Schotter-Rallyes kaum so konsequent und gefahrlos wiederholen lässt wie mit weichen Schneewänden. Loriaux, der frühere Chef von Toyota-Technik-Fuchs Tom Fowler, schätzt den aerodynamischen Effekt auf zwei Sekunden pro Prüfung. Der Belgier nahm daher am Abend den obersten FIA-Technikwächter Jerome Toquet umgehend in Manndeckung. „Ich will, dass der seinen Job macht“, fordert der Belgier, der die Grauzone umgehend beseitigt wissen will.

Dabei operiert seine Mannschaft gerade in einer anderen Angelegenheit selbst eher im Niemandsland der Statuten, geografisch verortet im finnischen Jämsä. Bezüglich der Testarbeit darf jedes Werksteam ein festes Areal von 12 Kilometern Länge nominieren, wo sich jenseits der limitierten Vorbereitungs- und Entwicklungstests jederzeit Dinge erproben lassen. Bisher schielten alle immer neidisch nach Jyväskylä, wo Toyota sich Highspeed-Schotter-Pisten feinster Körnung reservieren konnte, während man in der Nähe von Alzenau lediglich ein asphaltiertes Erprobungsgelände der Autoindustrie zur Verfügung hatte, das sich allenfalls für Rollouts und bedingt für Festbelagsabstimmungen nutzen ließ. Nun hat Hyundai sich nahe der legendären Ouninpohja-Prüfung eine Piste gesichert, dementsprechend gut vorbereitet war man auf die Schweden-Rallye und sollte man auch auf die schnellen Schotter-Läufe in Finnland und Estland sein.

Faust in der Tasche

M-Sport testet eine halbe Stunde entfernt von Cockermouth in Greystoke Forest, immerhin eine Schotterpiste, aber schmal und nicht so schnell wie die finnischen Strecken. Die Mannschaft aus Cumbria zollt der strategischen Kreativität der Alzenauer durchaus Respekt, ballt aber dennoch die Faust in der Tasche. „Das ist nicht im Sinne des Erfinders“, sagt Teamchef Richard Millener, der sich regelmäßige Ausflüge an die Ostsee nicht leisten kann. Das Reglement fordert nur, dass die betreffende Piste in Europa liegt, von „Hausstrecke“ kann aber im Hyundai-Fall keine Rede sein.

In Dovenby Hall hat man allerdings reichlich eigene Baustellen, bevor man sich um Paragrafen-Feinheiten kümmern müsste. So schnell der neue Puma sein kann, so unzuverlässig ist er auch. Gus Greensmith ging anfangs durchaus ein gutes Tempo, doch dann versagte das Getriebe, und die Ersatzschaltbox war mit einem Differenzial verbaut, das dem Engländer mit heftigem Übersteuern den Schweiß auf die Stirn und die Galle in den Magen treten ließ. Adrien Fourmaux hatte nach dem furchtbaren Monte-Crash den klaren



Kalle Rovanperä gewinnt 21 Jahre nach Harri Rovanperä die Schweden-Rallye. Beim einzigen WM-Erfolg des Vaters war Kalle vier Monate alt.

Auftrag, um jeden Preis ins Ziel zu kommen, das fällt aber schwer, wenn plötzlich der Motor abstirbt und sich danach nicht mehr alle Zylinder zum Leben erwecken lassen. Der Franzose rettete sich mit reiner Batteriekraft zurück zum Service, auch das ist neu im Rallyesport.

Die eigentlichen Ford-Hoffnungen ruhten auf Craig Breen, der mit sieben Starts in Schweden so viele Kilometer gesammelt



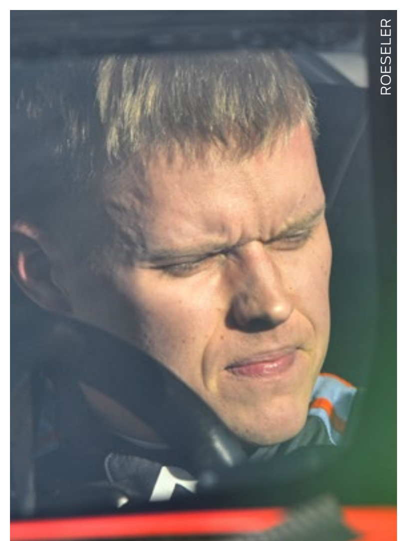
Mit Rang 2 beweist Thierry Neuville, dass der neue Hyundai kein Flop ist

ROESELER



Harte Landung für M-Sport: Breen steckte nach zwei Prüfungen im Schnee

ROESELER



Tänak: Schnell, aber glücklos

ROESELER



Evans: Zu viel gewollt

ROESELER

hat wie die Teamkollegen zusammen. Nur nicht dieses Jahr. Während Fourmaux immerhin zwei Testtage zur Vorbereitung hatte, waren es bei Breen nur ein paar Stunden und keine 90 Kilometer. Wegen eines Motorschadens war der Zeitplan erodiert. Und so stimmte der Ire seinen Puma während des Shakedowns erst richtig ab, was nur bedingt gelang. Zwei Ausrutscher im Probelauf, zwei Abflüge in die Schneemauern auf Prüfung 2. Breen holte nur ein mickriges Powerstage-Pünktchen.

Für die keltischen Verwandten aus der britischen Provinz Wales lief es nicht besser. Elfyn Evans zog aus der Rückschau seiner beiden Vizeweltmeisterschaften den simplen mathematischen Schluss: mehr Siege, mehr Punkte. Der Rückstand auf den das ganze Wochenende souverän agierenden Teamkollegen Rovanperä war für den Schweden-Sieger von 2020 mit nur 8,3 Sekunden ja durchaus aufholbar, wären da nicht die zehn Sekunden Strafe für das Verlassen der Strecke gewesen. Unmittelbar nach der Lichtschranke der letzten Tagesprüfung knallte Evans in eine Schneewehe, die ihn auf dem angrenzenden Fan-Parkplatz wieder ausspuckte. Runde 18 Sekunden auf nur noch 57 Kilometern waren dann schon ein ziemliches Brett, an dem sich Evans mit einer weiteren Schneewand-Klatsche die Zähne und der Yaris den Kühler ausbiss. Null Punkte statt Rang 2, das ist nach dem Monte-Ausrutscher ein ziemlicher Dämpfer für die Titelambitionen des doppelten Vizemeisters.

Außer Tabellenführer Rovanperä und Neuville bedankte sich der ebenfalls aufgerückte Esapekka Lappi, dem es nach zweijähriger Topklassenpause ein wenig an Highspeed-Praxis fehlt, der aber nach fast anderthalb Jahren ohne Werksvertrag mit Rang 3 ein starkes Comeback gab. Vier Toyota unter den besten fünf, wer vermisst da noch Weltmeister Ogier? ■

RALLYE SCHWEDEN (24.–27. FEBRUAR 2022)

17 Wertungsprüfungen über 264,81 Kilometer

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	2:10.44,9 h
2.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+22,0 s
3.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	+30,6 s
4.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	+2.19,4 min
5.	Greensmith/Andersson (GB/S)	Toyota Yaris Rally1	+3.20,4 min
6.	Solberg/Edmondson (N/GB)	Hyundai i20 Rally1	+5.39,4 min
7.	Mikkelsen/Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Evo Rally2	+7.11,1 min
8.	Veiby/Skjaermoen (N/N)	VW Polo GTI Rally2	+7.34,3 min
9.	Huttunen/Lukka (FIN/FIN)	Ford Fiesta MkII Rally2	+8.14,2 min
10.	Kaur/Simm (EST/EST)	VW Polo GTI Rally2	+8.24,8 min

Bestzeiten: Rovanperä 6, Tänak 4, Evans 3, Neuville 2, Lappi 1, Breen 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	46 Punkte
2.	Thierry Neuville	32
3.	Sébastien Loeb	27
4.	Gus Greensmith	20
5.	Sébastien Ogier	19
6.	Takamoto Katsuta	18
7.	Craig Breen	16
8.	Esapekka Lappi	15
9.	Andreas Mikkelsen	12
10.	Oiver Solberg	8



Toyota: Sieg und Tabellenspitze

ROESELER

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	83 Punkte
2.	M-Sport-Ford	59
3.	Hyundai	47
4.	Toyota II	22

Einsame Spitze. Mikkelsen kann aktuell niemand im WRC2-Feld folgen

Mikkelsens zweiter Streich

ROESELER

Ole Christian Veiby (VW) war drauf und dran, Andreas Mikkelsen (Skoda) zu schlagen. Doch ein abgewürgter Motor und ein später Dreher kosteten den Norweger eine knappe Minute und den möglichen Triumph über seinen Freund und Landsmann.

Von: **Reiner Kuhn**

Mit 22 Teams, darunter zahlreiche skandinavische Winterexperten, war die zweite Liga einmal mehr stark besetzt. WRC2-Weltmeister Andreas Mikkelsen ruhte dennoch in sich selbst. Nach zwei Prüfungen lag der Skoda-Werkspilot mit 12,7 Sekunden Rückstand auf den führenden Ole Christian Veiby im VW Polo auf Rang 5. Zwei Prüfungen später rückte er zwar einen Platz nach vorne, der Abstand auf seinen norwegischen Landsmann wuchs indes auf 18,4 Sekunden an. Für Routinier Mikkelsen dennoch keinen Grund, seine Herangehensweise zu ändern. „Wir hatten einen guten Start, wenig riskiert und auf unsere Spikereifen aufgepasst, es ist schließlich noch ein langer Weg."

Anders der sieben Jahre jüngere Veiby: „Ich ärgere mich gerade tierisch. Auf der letzten Freitagsprüfung habe ich beim Anbremsen einer engen Ecke den Motor abgewürgt, und es dauerte ewig, bis er wieder anging." Damit war sein Vorsprung dahin. Nun führte Mikkelsen 4,1 Sekunden vor Veiby. Dahinter folgte Nikolay Gryazin im zweiten Toksport-Skoda (+ 9,8), der Este Georg Linnamäe (+ 11,7) und M-Sport-Fahrer Jari Huttunen (+ 14,3).

Am Samstag surften die beiden Freunde an der Spitze weiter im Parallelflug durch den Schnee. Mal hatte Mikkelsen die Fabia-Schnauze vorn, mal Veiby die seines Polo. Mit 10,9 Sekunden Vorsprung startete der Routinier in den letzten Tag. „OC wird noch einmal alles probieren, denn anders als ich braucht er nicht auf die Punkte oder Tabelle schauen, für ihn zählt hier nur der Sieg."

Prompt halbierte Veiby auf den ersten beiden Sonntag-Prüfungen den Rückstand auf nur noch 4,8 Sekunden und überspannte den Bogen. In einer zu schnell angegangenen Kurve drehte sich der VW Polo und bohrte sich rückwärts in eine Schneewehe. Durch das Missgeschick verlor er den Anschluss. So konnte Mikkelsen durch die Powerstage cruisen und mit 23,2 Sekunden Vorsprung auf Veiby nach der Rallye Monte Carlo seinen zweiten Sieg in Folge feiern.

„Das war einer der besten Kämpfe meiner Karriere", strahlte Mikkelsen. „Ole Christian hat eine großartige Rallye hingelegt und kann stolz auf sein gutes Ergebnis sein." Auch Veiby würdigte die freundschaftliche Rivalität: „Das Duell mit Andreas war das coolste aller Zeiten. In all den Jahren war er mein Mentor im Rallyesport. Dank ihm bin ich dort, wo ich heute bin."

Den verbleibenden Podiumsplatz hinter den beiden Norwegern schnappte sich mit einer guten Minute Rückstand M-Sport-Junior Huttunen im Ford Fiesta, nachdem Gryazin seinen Skoda Fabia auf der vorletzten Prüfung von der Strecke gefeuert hatte. Nicht nur Gryazin erlebte ein Wochenende zum Vergessen. Per-Gunnar Andersson warf seinen Ford Fiesta am Samstagvormittag ins Gelände, Markenkollege Mattias Adielsson nur gut 24 Stunden später. ■



Von wegen altes Eisen: Mit Ole Christian Veiby (P2), Egon Kaur (P4), Georg Linnamäe (P5) und Eerik Pietarinen (P6) schafften es gleich vier Fahrer mit einem VW Polo unter die besten sechs.



ROESELER

Zumeist ebenbürtig: Veiby



ROESELER

Noch auf dem Podium: Huttunen

WRC2 SCHWEDEN

1. Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia Rally2	in 2:17.56,0h
2. Veiby/Skjaermoen (N/N) VW Polo Rally2	+ 23,2 s
3. Huttunen/Lukka (FIN/FIN)* Ford Fiesta Rally2	+ 1.03,1 min
4. Kaur/Simm (EE/EE) VW Polo Rally2	+ 1.13,7 min
5. Linnamäe/Morgan (EE/GB)* VW Polo Rally2	+ 1.24,9 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 2

1. Andreas Mikkelsen (N)	51 Punkte
2. Erik Cais (CZ)	18 Punkte
3. Ole Christian Veiby (N)	18 Punkte

WRC3 /Junior-WM Schweden

Finaler Ritt auf der Rasierklinge

Ein Saisonauftakt für die Annalen: Im Ziel trennten WRC3-Sieger Jon Armstrong und den Zweiten Lauri Joona nur 2,7 Sekunden. An den drei Tagen zuvor waren sie nie mehr als zehn, viermal gar weniger als eine Sekunde auseinander.

Von: **Reiner Kuhn**

Erstmals gingen die WM-Junioren mit Allradantrieb auf die Zeitenjagd. Die erste Bestzeit markierte Robert Virves und versenkte den 235 PS starken Einheits-Ford Fiesta Rally3 nur eine Prüfung später in einer Schneebank. Der amtierende Junior-Weltmeister Sami Pajari sprang in die Bresche, musste wegen einer defekten Benzinpumpe aber ebenfalls zwischenzeitlich pausieren, und sein finnischer Landsmann Lauri Joona übernahm das Kommando. Mit Jon Amstrong im Windschatten setzte er sich vom nur sechs Teilnehmer zählenden Feld ab.

Nach der ersten Etappe und sieben Prüfungen lag Joona 7,7 Sekunden vor Armstrong, eine halbe Minute dahinter versuchte William Creighton, Anschluss zu halten. Am Samstagabend und sechs Prüfungen später ein ähnliches Bild: Erst robbte Armstrong bis auf sieben Zehntel an Joona ran (WP 14), zu Beginn der Sonntagsetappe lag er aber wieder 3,5 Sekunden zurück und setzte alles auf eine Karte. Denn keiner brauchte den Sieg so sehr wie Armstrong.

Für den 28-jährigen Vizemeister aus dem Vorjahr ist es wohl die letzte Aufstiegs-Chance. Zudem hatte der Brite erst kurz vor Saisonbeginn ein erstes Budget zusammen. Ohne einen Vorbereitungstest musste der ehemalige e-sports-Champion sprichwörtlich im Wettbewerbstempo lernen. Wie gut dies funktionierte, zeigte er beim Schlussspurt.

In der viertletzten Prüfung verkürzte er den Rückstand auf fünf Zehntel, eine Prüfung später nahm er dem Finnen eine Sekunde ab und lag erstmals mit einer halben Sekunde Vorsprung vorne. Im Finale ließ er nichts mehr anbrennen und siegte mit 2,7 Sekunden Vorsprung. Der Ire Creighton wurde mit 2,22 Minuten Rückstand Dritter. ■


ROESELER

Ohne Vorbereitungstest zum Auftaktsieg: Ex-E-Sport-Champion Armstrong

Schneesicherheit war oberstes Gebot

„Hier haben wir eine Zukunft“

Der Winterklassiker hat rund um Umea eine neue Heimat gefunden. Schon jetzt ist klar: Auch die nächsten zwei Jahre gastiert die Rallye-WM an der schwedischen Nordostküste.

Von: **Reiner Kuhn**

Hinter Glenn Olsson liegen schwierige Zeiten. Aufgrund der immer milderen Temperaturen im Värmland musste der Organisationschef der Rallye Schweden nach einem neuen Austragungsort für den Winterklassiker suchen.

Als Alternative waren schnell die allesamt weiter nördlichen und damit schneesicheren Orte Östersund im Jämtland, Umea in der Region Västerbotten und Lulea in Norrbotten ausgemacht.

„In Umea hat alles gepasst. Behörden, Unternehmen und Anwohner waren aufgeschlossen. Neben geeigneten Strecken war bald auch ein geeignetes Gelände für den Servicepark und das Rallyezentrum gefunden. Von den


ROESELER

Umea: Weißer Wald, volles Haus

rund 1700 verfügbaren Hotel- und Gästezimmern haben wir für die Rallye-Woche knapp 1200 vorgebucht“, erklärt Olsson und freut sich über die gute Zusammenarbeit vor Ort.

„Ohne dieses Miteinander wäre auch die direkt am Stadtrand neu geschaffene ‚Red Barn Arena‘ kaum möglich gewesen“, berichtet der 46-jährige Rallyeleiter und schwärmt von der mit zwei gewaltigen Sprüngen gespickten, bis zu 30 000 Zuschauer fassenden und mit Flutlicht ausgeleuchteten Zielpassage am Ende der WPs 7, 11 und 15: „Keine Frage, hier haben wir eine Zukunft.“

Das scheint der WM-Promoter ähnlich zu sehen und gab nach dem Zieleinlauf bekannt, dass die WM-Asse auch 2023 und 2024 nach Umea kommen. ■

KOMMENTAR

PARADIES MIT ABSTRICHEN

Am Freitag pendelte das Thermometer am Eingang zum Rallyezentrum bei niedrigen Plus-Graden und auf den vereisten Fußwegen bildeten sich riesige Pfützen. Dem traditionsreichen Winterklassiker konnte das kurze Hoch nur wenig anhaben. Zu hoch lag der Schnee, zu gefroren waren die eisigen Rallyepisten in der Region Västerbotten.

Als vor Wochenfrist die Rallyepisten präpariert wurden, lagen die Temperaturen noch bei minus 20 Grad. Anders im Värmland. Die alte Rallye-Heimat rund um Torsby und Karlstad präsentierte sich in matschigem Braun, wie die von dort angereiste Tina Thörner berichtete. Das wissen auch die WM-Piloten: „Jeder Fahrer wird bestätigen, dass die Verlegung in den Norden der richtige Schritt war, vor allem im Hinblick auf die winterlichen Bedingungen“, lobte der Zweitplatzierte Thierry Neuville den Standortwechsel. „In Sachen Streckenlayout vermisse aber wohl nicht nur ich die spektakulären Pisten im Süden.“

Sieger Kalle Rovanperä blies ins gleiche Horn: „Es war ein guter Neuanfang. Aber obwohl ich mich freue, gewonnen zu haben, sehe auch ich Verbesserungspotenzial. So sind die Strecken mit ihren vielen langen Geraden und simplen Abzweigen oft langweilig und stellenweise zu schnell, ich würde sogar sagen, viel zu schnell.“

Ein Blick auf die Zeitenliste bestätigt die Aussage des schnellen Finnen: Mit einem Schnitt von 140,7 Stundenkilometern tobte Rovanperä über die 14,09 Kilometer lange WP Vindeln. Im zweiten Durchgang legte Neuville noch einen drauf und schraubte die Durchschnittsgeschwindigkeit auf die neue Rekordmarke von 141,08 km/h und damit deutlich über den von der FIA vorgegebenen Grenzwert von 130 km/h.



Reiner Kuhn
Redakteur

WM-Debütant Isak Reiersen

Ab ins Rampenlicht

Den Namen Isak Reiersen sollte man sich merken. Bei seinem WM-Debüt stürmte der 18-jährige Schwede auf Gesamtrang 22.

Mit seinem Ford Fiesta Rally4 war WM-Debütant Isak Reiersen nicht nur im schwächsten Fahrzeug, sondern als Einziger auch ohne Allradantrieb am Start. „Zuvor haben wir drei kleine Winterrallyes absolviert", so der Youngster aus Värmland. „Dass die Rally1- und Rally2-Autos solch gewaltige Spurrillen ins Eis reißen, hätte ich nicht gedacht. Und da unser Auto schmaler ist, hatte ich beim Bremsen und in den schnellen Ecken alle Hände voll zu tun."

Das hinderte den 18-jährigen Cross-Kart-Champion aus dem schwedischen Torsby nicht daran, inmitten der nichtskandinavischen WRC2- und WRC3-Teams umherzutoben. Als Gesamt-22. musste er im Ziel nur drei WM-Junioren den Vortritt lassen und zeigte elf Rally2- und drei Rally3-Turboallradlern das Heck.

Weitere WM-Starts schließt Reiersen vorerst aber aus: „Nun will ich bei ausgesuchten Rallyes mehr Erfahrungen auf Schotter und Asphalt sammeln, um im kommenden Jahr in der Junior-EM oder besser gleich in der Junior-WM anzutreten." ■ RK



ROESELER

Erfolgreicher Einzelkämpfer: Reiersen im kleinen Ford Fiesta Rally4

AUS DEM SERVICEPARK

CHEFSACHE
Kaum hatte Rallycross-Weltmeister Johan Kristoffersson den Saisonauftakt zur Extreme E in Saudi-Arabien gewonnen, reiste er zurück nach Schweden, um beim heimischen WM-Lauf höchstselbst den vom väterlichen Team eingesetzten VW Polo von WRC2-Pilot Ole Christian Veiby zu betreuen. Mit Erfolg, wie man auf Seite 24 ausführlicher lesen kann.

GELUNGENE PYRAMIDE
Zur Freude der FIA-Techniker unterstreicht ein Zeitenvergleich in Schweden die gelungene Anpassung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien. So trennten beim Shakedown die schnellsten Rally1-, Rally2- und Rally3-Autos jeweils ziemlich genau 1,65 Sekunden pro Kilometer.

TEURER FEHLGRIFF
Drei Stunden, nachdem Craig Breen seinen Ford Puma in der zweiten Prüfung in eine Schneebank gesteckt hatte, verdonnerten die FIA-Stewards Copilot Paul Nagel zu einer Strafe über 2000 Euro. Wie die Onboard-Kamera belegt, hatte der Brite beim Aussteigen statt des grünen Okay-Buttons versehentlich den roten SOS-Knopf gedrückt und damit unnötigerweise die Notfall-Rettungskette in Gang gesetzt.

HECK LASS NACH
Mit nur einer Sekunde Vorsprung auf Kjell Fransson/Peter Fransson im Volvo 262 starteten am Samstag die Führenden Christer Hedlund und Ida Granberg im Ford Escort RS 1800 auf die sechste und letzte Prüfung der Rally Sweden Historic. Im Ziel dann die Überraschung: Beide Teams waren zeitgleich, das Mixed-Team siegte. Mit 25 Sekunden Rückstand wurden Peter Engström/Jonny Olofsson (Ford Escort RS 1800) Dritte.

ÜBERS WASSER
Die neue Heimat der Rallye Schweden kommt nicht nur bei den heimischen Fans gut an. „Es hat schon was, statt im Flugzeug einfach mit der Fähre rüberzufahren", sagte Toyota-Werksfahrer Esapekka Lappi und enterte am Montag mit Fans, Teammitgliedern und Journalisten die Fähre von Umea ins finnische Vaasa. ■ RK

Wie umgehen mit russischen Sportlern?

„Sport und Politik lassen sich nicht immer trennen"

Wenige Stunden vor dem Beginn der Rallye Schweden begann Russland seinen Angriffskrieg auf die Ukraine. Schon beim zeremoniellen Start folgten die ersten Reaktionen.

Von: **Reiner Kuhn**

Das Entsetzen über die Ereignisse war auch in Umea groß. Noch bevor Regierungschefin Helene Hellmark Knutsson beim zeremoniellen Start am Donnerstagabend die weltweite Rallyefamilie in der Region Västerbotten begrüßte, verurteilte sie die russische Invasion ins Nachbarland, bekundete die Solidarität mit den Ukrainern und erklärte: „Wir alle sind die nächsten Tage hier, um uns friedlich zu messen. Das ist, wofür Sport und wir Schweden stehen." Applaus, auch und vor allem aus der ersten Reihe, in der neben Prinz Carl Philip von Schweden auch der stellvertretende FIA-Präsident Robert Reid saß.

„Natürlich werden diese schrecklichen Ereignisse Auswirkungen auf den internationalen Motorsport und die FIA haben. Jetzt ist es aber zu früh, um Ihnen im Detail zu sagen, welche", gab der 56-jährige Brite am Donnerstag ein erstes Statement ab. Er habe gerade erst eine E-Mail vom Internationalen Olympischen Komitee erhalten und tausche sich eng mit dem IOC aus.



ROESELER

Duckte sich auch bei brisanten Fragen nicht weg: FIA-Vize Robert Reid

Doch wie sieht Reid die Situation des bei der Rallye Schweden im Fokus stehenden russischen WRC2-Piloten Nikolay Gryazin? „Es ist nicht seine Schuld. Deshalb sollten wir ihn auch nicht ausschließen", sagte der stellvertretende FIA-Präsident und betonte: „Zwar sollten Sport von Politik getrennt werden, aber irgendwann geht das vielleicht nicht mehr. Es tut mir leid für Gryazin. Ich glaube nicht, dass er sich im Moment sehr wohlfühlt und bin mir sicher, dass dies eine sehr unangenehme Situation für ihn und die Menschen um ihn herum darstellt."

Gryazin wollte sich am Wochenende weder zur aktuellen Situation noch zu möglichen Einflüssen auf seine weitere Saisonplanung äußern. „Sorry, kein Kommentar. Wir konzentrieren uns auf diese Rallye", so der 24-jährige Moskauer knapp. ■





Ein bisschen Glück, ein wenig Ellenbogen: Fontana-Sieger Kyle Larson

MOTORSPORT IMAGES

Sieg des Meisters

Beim zweiten Saisonlauf in Fontana gerieten die Hendrick-Teamkollegen und Champions der letzten beiden Saisons, Kyle Larson und Chase Elliott (Chevrolet), aneinander. Titelverteidiger Larson gewann.

Von: **Michael Bräutigam**

Larson musste dabei das Rennen von hinten aufnehmen, nachdem vor dem Start noch ein mutmaßlich defektes Teil der Zündung ausgetauscht worden war. Zum Ende der ersten Stage hatte er sich aber bereits auf P5 vorgearbeitet, sodass der Mann aus Elk Grove/Kalifornien bei seinem Heimrennen zu den großen Anwärtern auf den Sieg zählen musste. Dass Larson und Elliott sich noch mal treffen würden, war zu diesem Zeitpunkt übrigens höchst unwahrscheinlich. Elliott hatte bereits im ersten Segment die Mauer touchiert und lag dadurch zwei Runden zurück.

Doch in einem Rennen mit letztlich insgesamt zwölf Gelbphasen kam er zurück in die Führungsrunde und zeigte auch den Speed für ganz vorne. Nach drei Vierteln der 200-Runden-Distanz sah derweil vieles danach aus, dass Tyler Reddick (Childress-Chevrolet) seinen ersten Cup-Sieg auf dem Fuß hatte. Nach Siegen in den beiden Stages sammelte er in Fontana allein in diesem Rennen mehr Führungsrunden (90) als in seinen 74 Cup-Starts zuvor.

Reddick wieder im Pech

Das Drama begann in Form eines Reifenschadens, der Reddick in Führung liegend ereilte und der an sich noch nicht verheerend gewesen wäre. Allerdings konnte William Byron in seinem Hendrick-Chevy dem langsamen Reddick nicht mehr ausweichen und knallte in den langsamen Camaro mit der Startnummer 8. Nachdem er schon beim Clash in L.A. in Führung liegend unverschuldet ausgefallen war, der zweite herbe Rückschlag für den ebenfalls aus Kalifornien stammenden Reddick, der letztlich auf P24 einlief. 22 Runden vor Schluss hatten sich Larson und Elliott dann zusammengefunden. Elliott griff außen herum an, Larson ließ sich nach oben treiben und drückte seinen Teamkollegen in die Mauer. Während Larson unbeschadet durchkam, war Elliotts Auto krumm, was nicht nur für einen ungeplanten Boxenhalt, sondern kurze Zeit später auch für einen Dreher sorgte. Ein weiterer Elliott-Dreher neun Runden vor Schluss sorgte dann auch bei den Larson-Fans für Unmut.

Der Titelverteidiger war seine Zwei-Sekunden-Führung los und verlor diese beim letzten Restart noch mal an Daniel Suárez (Chevrolet). Doch der Mexikaner musste zwei Runden vor Schluss kurz vom Gas gehen und fiel letztlich noch auf P4 zurück. Larson schlüpfte durch und konnte seinen ersten Saisonerfolg feiern. ■

NASCAR CUP SERIES

Fontana/Kalifornien (USA)
2. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
2.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
3.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
4.	Daniel Suárez (MEX)	Chevrolet
5.	Joey Logano (USA)	Ford
6.	Aric Almirola (USA)	Ford
7.	Kevin Harvick (USA)	Ford
8.	Kurt Busch (USA)	Toyota
9.	Daniel Hemric (USA)	Chevrolet
10.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 2 von 36 Rennen

1.	Cindric (Ford)	85 Punkte
2.	Logano (Ford)	77
3.	Truex Jr. (Toyota)	73
4.	Blaney (Ford)	70
5.	Briscoe (Ford)	69
6.	Jones (Chevrolet)	68
7.	Almirola (Ford)	66
8.	Larson (Chevrolet)	65
9.	Wallace (Toyota)	65
10.	Keselowski (Ford)	64

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: CUSTER SIEGT IN DER OVERTIME

Wie beim Cup-Rennen gab es auch in der zweiten Liga einen Heimsieg. Beim Xfinity-Rennen setzte sich der Kalifornier Cole Custer (Ford) durch, allerdings nach einem zerfahrenen Rennen erst in der dritten Overtime. Im Gegensatz zu Cup-Sieger Larson war er jedoch auch der dominierende Fahrer und führte 80 der letztlich 165 Runden an.

FONTANA-UMBAU DOCH ERST NÄCHSTES JAHR?

Die Pläne für einen Umbau der Strecke in Fontana sind eigentlich finalisiert: Innerhalb des aktuell bestehenden Zweimeilen-Ovals soll ein neues 0,5-Meilen-Oval mit stark überhöhten Steilkurven entstehen. Doch wie Strecken-Präsident David Allen am vergangenen Wochenende verriet, verzögert sich der Umbau. Man habe noch keinen genauen Zeitplan, verspreche sich aber im Laufe des Jahres mehr Infos. Vermutlich muss damit auch 2023 noch mal die aktuelle Buckelpiste befahren werden.

CUP: ELLIOTT BLEIBT BIS 2027 BEI HENDRICK

Der 2020er Cup-Champion Chase Elliott hat bereits im Rahmen des Daytona 500 seinen Vertrag bei Hendrick Motorsports verlängert. Sein ursprünglich zum Jahresende auslaufender Vertrag wurde um fünf weitere Jahre bis einschließlich 2027 erweitert.

EURO NASCAR: FAN FEST HOCKENHEIM ABGESAGT

Das American Fan Fest, das vom 8. bis 10. April mit der NASCAR Euro Series als Programmhighlight in Hockenheim stattfinden sollte, ist abgesagt. Aufgrund der immer noch unklaren Corona-Lage und des frühen Termins habe man nicht genügend Rahmenprogramm zusammenbekommen, um den Charakter des Fan Fests aufrechtzuerhalten. Bereits gekaufte Tickets werden erstattet.


Die Gegner im Genick: Beim Auftakt in Sydney jagen alle Meister Shane van Gisbergen

MOTORSPORT IMAGES

Supercars

Wer schlägt „The Giz"?

Am kommenden Wochenende startet die australische Supercars-Serie in die Saison. Es wird die letzte sein, in der mit der aktuellen Fahrzeug-Generation gefahren wird. Wir haben die letzten Infos vorm Start.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Frage ist klar: Wer kann Titelverteidiger Shane van Gisbergen schlagen? Der Neuseeländer muss, vor allem nach dem Rücktritt seines langjährigen Teamkollegen und Titelrivalen Jamie Whincup, als der große Favorit gelten. Es gibt aber zwei Faktoren, die ihn einbremsen könnten: Zum einen die Tatsache, dass Whincup bei Triple Eight eben nur noch hinter der Boxenmauer steht und seine reichhaltige Erfahrung nicht mehr aus erster Hand mit einbringen kann. Gleichzeitig kann er „The Giz" auch nicht mehr auf der Strecke zu Höchstleistungen antreiben. Sein neuer Teamkollege, Rookie Broc Feeney, wird in seiner ersten Saison kaum mehr als einige Achtungserfolge erzielen können.

Zweiter möglicher Hemmschuh: Van Gisbergen hat schon wieder einen neuen Renningenieur. Nachdem sein im letzten Jahr neuer Renningenieur David Cauchi zu Grove Racing abgewandert ist, zeichnet nun Andrew Edwards für Van Gisbergens Seite der Box verantwortlich. Auch hier wird es womöglich noch eine gewisse Eingewöhnungsphase geben müssen.

Eine Handvoll Gegner

Die direkte Konkurrenz muss also gleich von Beginn abliefern. In Sydney war beim Saisonendspurt 2021 Anton de Pasquale derjenige, den es zu schlagen galt. Er hat beim DJR-Team das gleiche Paket und den gleichen Teamkollegen (Will Davison) wie im Vorjahr. Weil in Sydney nun auch der Auftakt stattfindet (live bei Sport 1+), wird er um seine große Chance wissen, gleich einen Wirkungstreffer im Titelkampf zu landen.

Die weiteren Titelanwärter sind wie in den Vorjahren Chaz Mostert und Cameron Waters. Dazu kommen in der zweiten Reihe Will Brown und eben Davison. Klar ist: Das letzte Jahr mit der aktuellen Supercars-Fahrzeug-Generation verspricht noch einmal Spannung pur. ■

DTM

Hawkey wieder dabei

Nun ist es offiziell: T3 Motorsport startet erneut in der DTM – mit Lamborghini und Esmee Hawkey. Auch die Ferrari-Anzeichen verdichten sich weiter.

Damit bleibt dem DTM-Starterfeld immerhin eine Dame erhalten. Die Britin Hawkey hat aus der Saison 2021 zwei elfte Plätze sowie zwei Punkte aus Assen zu Buche stehen. Die von Ex-F1-Pilot Mark Blundell gemanagte Pilotin blickt auf die Saison: „Ich habe sehr viel gemeinsam mit dem Team von T3 Motorsport lernen können und freue mich darauf, auf diesen Erfahrungen in diesem Jahr weiter aufzubauen." Dabei erhält sie weiterhin maßgebliche Unterstützung von ihren Hauptsponsoren Rokit und ABK Beer.

Während Lamborghini jetzt mit fünf Autos vertreten ist, gibt es für die andere italienische Marke, Ferrari, weiterhin keine Fakten. AF-Corse-Boss Amato Ferrari bestätigte nun aber den Kollegen von „Endurance-Info", dass man am DTM-Programm arbeite. ■ MBR



T3 MOTORSPORT

Zweites Jahr: Esmee Hawkey bleibt in ihrem T3-Lamborghini der DTM treu

WTCR

Ma bei Cyan Racing

Nach zwei Jahren WTCR-Pause kehrt Qinghua Ma zurück. Der chinesische Pilot wird einen der vier Werks-Lynk & Co fahren.

Ma schrieb bereits in der WTCC Geschichte, als er – seinerzeit in Diensten des Citroën-Werksteams – als erster chinesischer Fahrer ein Rennen in einer FIA-Weltmeisterschaft gewinnen konnte. Das war in Moskau 2014 und seitdem ist freilich viel Zeit vergangen. Doch auch in der WTCR war er schon siegreich: 2019 gewann er im Mulsanne-Alfa das Hauptrennen am Slovakiaring, ehe er 2020 und 2021 in der TCR Asia und TCR China um Siege und Titel fuhr.

Nun kehrt er auf die Weltbühne zurück, wenngleich seine Nationalität beim Werksteam der chinesischen Marke sicher sein stärkstes Argument war. Wen er bei den Weltcup-Siegern ersetzen wird, ist derweil offen. Champion Yann Ehrlacher sowie Santiago Urrutia dürften gesetzt sein, also muss wohl einer der Ex-Weltmeister (Yvan Muller oder Thed Björk) das Cockpit räumen. ■ MBR



TCR CHINA

Qinghua Ma kennt den Lynk & Co bereits aus der TCR Asia und TCR China



Krieg statt Motorsport

Der Ukraine-Krieg hat Teile des Motorsports lahmgelegt. Die Motocross-WM und der Speedway-Grand Prix in Russland wurden abgesagt. Ob die russischen Fahrer überhaupt für internationale Rennen zugelassen werden, bleibt offen.

Von: **Imre Paulovits und Thomas Schiffner**

Die Bilder haben uns letzte Woche schockiert. Russland steht mit der Ukraine im Krieg, Vernichtung und Tod haben wieder Einzug gehalten. Wie schon vielfach in der Geschichte steht in so einer Situation alles andere still, der Motorsport steht hinten an. Dabei trifft es die Athleten am schlimmsten. All ihre Entbehrungen und ihre ganze Vorbereitung war vergebens, ihre Träume sind auf unbestimmte Zeit verschoben. Viel schlimmer noch als die Ungewissheit um ihre sportliche Zukunft ist die Ungewissheit über das Wohlergehen ihrer Familien, Freunde und Verwandten.

Tragische Schicksale

Der dreifache IDM-Superbike-Champ, der Ukrainer Ilya Mikhalchik, war gerade in Spanien bei seiner Wintervorbereitung, als der Krieg in seiner Heimat ausbrach. Da die Flüge gestrichen waren, konnte er nicht heimfliegen. Seither lebt der 25-Jährige in Sorge um seine Familie. Sein Vater darf als Reservist das Land nicht verlassen. Mikhalchik wollte dieses Jahr seine Freundin heiraten; sie versucht, außer Landes zu gelangen, was derzeit bei den riesigen Staus an der Grenze nicht einfach ist. Außerdem ist der Kontakt abgebrochen, daher lebt Mikhalchik in Sorge. Sein Manager und Endurance-WM-Teamchef Werner Daemen versucht, ihm zu helfen, wo er kann, aber die Sorgen kann er ihm nicht nehmen. „Ilya kann bei uns wohnen und er bekommt jede finanzielle Unterstützung, aber wirklich gut wird es ihm erst gehen, wenn er seine Familie in Sicherheit weiß“, so Daemen. „Wir können nur hoffen, dass dieser Wahnsinn so schnell wie möglich aufhört.“ Vielen weniger bekannten ukrainischen Rennfahrern, die schon seit Jahren im Winter in Spanien trainieren, geht es nicht besser.

> „Ich werde in Russland mit offenen Armen empfangen und erlebe wirkliche Sportler. Ohne sie wäre die WM keine Weltmeisterschaft.“
>
> Hans Weber

Die russischen Fahrer trifft es von der anderen Seite. Wie bei solchen Konflikten üblich, wird die internationale Staatengemeinschaft Druck auf den Angreifer Russland ausüben, und dazu gehört neben wirtschaftlichen Sanktionen auch, dass ihre Sportler nicht mehr zu Wettkämpfen im Ausland zugelassen werden. Dies hat schon in der Vergangenheit so manche Karriere zunichtegemacht. Nach dem Zweiten Weltkrieg dauerte es bis 1952, bis deutsche Fahrer und Werke wieder an internationalen Rennen teilnehmen konnten. Für Vorkriegs-Stars wie Schorsch Meier und Ewald Kluge zu spät, um ihr Können auch in der Weltmeisterschaft unter Beweis zu stellen. Nach dem Bau der Berliner Mauer musste MZ in der Weltmeisterschaft ausländische Fahrer statt ihrer DDR-Piloten auf die Werks-MZ setzen, und diese mussten meist auch ohne Hilfe von Rennleiter Walter Kaaden auskommen, weil auch ihm kein Visum in Nato-Staaten gewährt wurde. Ernst Degner hatte seine Karriere, ohne dass er es vorher wissen konnte, durch seine Flucht in den Westen gerettet.

Russische Rennfahrer sind international vor allem im Speedway- und Eisspeedwaysport erfolgreich. Im letzten Jahr errang Artjom Laguta als erster Russe überhaupt den Speedway-Weltmeistertitel, Landsmann Emil Sayfutdinov wurde WM-Dritter. Letzterer lebt und arbeitet als Speedway-Profi seit Langem in Polen. Doch die Frage steht im Raum, ob die Russen künftig überhaupt zu den internationalen Prädikatsrennen der FIM zugelassen werden. Der Fußball machte es vor: Potenzielle Gegner von Russland in der WM-Relegation 2022 wie Polen, Tschechien und Schweden erklärten, dass sie gegen das russische Team nicht antreten werden, egal wo. Nun hat die FIFA das letzte Wort.



Totenstille trotz tollem Ambiente: 2022 kein Motocross-WM-Lauf in Orlyonok am Schwarzen Meer

SZABADFI

Ganz hart könnte es bereits in Kürze die russischen Eisspeedwayfahrer treffen: Erst vor zweieinhalb Wochen belegten sie in Togliatti bei den ersten zwei GP-Rennen die Plätze 1 bis 4. Die beiden nächsten und letzten Grands Prix sind am 2. und 3. April im niederländischen Heerenveen. Zwar muss die FIM sie dort starten lassen, weil sie sich qualifiziert haben, aber was, wenn die Niederlande bzw. die EU sie aufgrund der verhängten Sanktionen gar nicht einreisen lassen?

Sollte kein Russe in Heerenveen starten können, wäre die deutsche Nummer 1 auf dem Eis, Hans Weber, plötzlich WM-Titelfavorit. Das will sich Weber, der zu Redaktionsschluss noch in Russland weilte, weil er in der nationalen Eisspeedwayliga für einen russischen Verein startet, gar nicht vorstellen: „Hier in Russland spricht man über dieses Thema. Es wäre schade, wenn sie nicht einreisen dürften. Ohne Russen ist das für mich keine Weltmeisterschaft. Es wäre ein Unding, wenn die Politik über dem Sport stehen würde. Ich werde in Russland mit offenen Armen empfangen und erlebe hier wirkliche Sportler. Hier hilft jeder jedem. Es sind ganz normale Leute, die einfach ihren Sport ausüben wollen.“

Der aus Moskau stammende Straßen-Rennfahrer Vladimir Leonov hat den größten Teil seiner Karriere in deutschen Teams bestritten, in dieser Saison sollte er im Team von Denis Hertrampf wieder in der IDM Superbike fahren. Leonov hält sich bereits in Deutschland auf und reiste am Montag zur Hertrampf. Ob der DMSB und die Veranstalter ihn in der IDM fahren lassen, ist noch offen.

Drei WM-Läufe abgesagt

Es trifft aber auch die Veranstalter selbst. Ihre teils jahrelange Vorbereitung und ihre Hoffnung, nach Corona wieder halbwegs normal ihre Rennen auszutragen, werden zunichte gemacht. Letzten Samstag lagen FIM-Pressemitteilungen im Fünf-Minutentakt in den Mail-Postfächern. In Sondersitzungen wurde beschlossen, dass der für 1. Mai geplante Motocross-WM-Lauf im russischen Orlyonok abgesagt wird, in Übereinkunft zwischen FIM und Promoter Infront. Minuten später kam die Absage des auf den 9. Juli terminierten russischen Speedway Grand Prix in Togliatti, auch hier in Einklang mit dem amerikanischen Promoter Discovery. Der GP sollte erstmals in Russland stattfinden, mit dem russischen Titelverteidiger Artjom Laguta.

Sollten Politik und Sportverbände längerfristig den Boykott von Veranstaltungen in Russland beschließen, so könnte es in der Saison 2022/23 auch keinen Eisspeedway-Grand-Prix in russischen Stadien wie in Togliatti geben. Das würde mit einiger Sicherheit den Tod dieser Sportart insgesamt bedeuten. Auch der Seitenwagen-Motocross-WM-Lauf in Bucha-Kiev (26.06.) wurde wegen der Lage in der Ukraine gestrichen.

Es gibt aber auch Hoffnung. Der Motorsport wird von Enthusiasten betrieben, und daher war es auch in der Vergangenheit so, dass er nach den furchtbaren Zerstörungen zu den ersten Bereichen gehörte, die wieder aufgenommen wurden und stärker wurde als je zuvor. So sind auch viele der heutigen Weltmeisterschaften nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden, die Enduro-WM begann zeitgleich, als der Kalte Krieg 1990 sein Ende nahm. Da können wir nur hoffen, dass auch dieser Konflikt ein versöhnliches Ende findet. ■



REYGONDEAU

Kein Speedway-GP in Togliatti – und künftig auch kein Eisspeedway-GP?



REYGONDEAU

Artjom Laguta: Darf der Russe seinen Speedway-WM-Titel verteidigen?



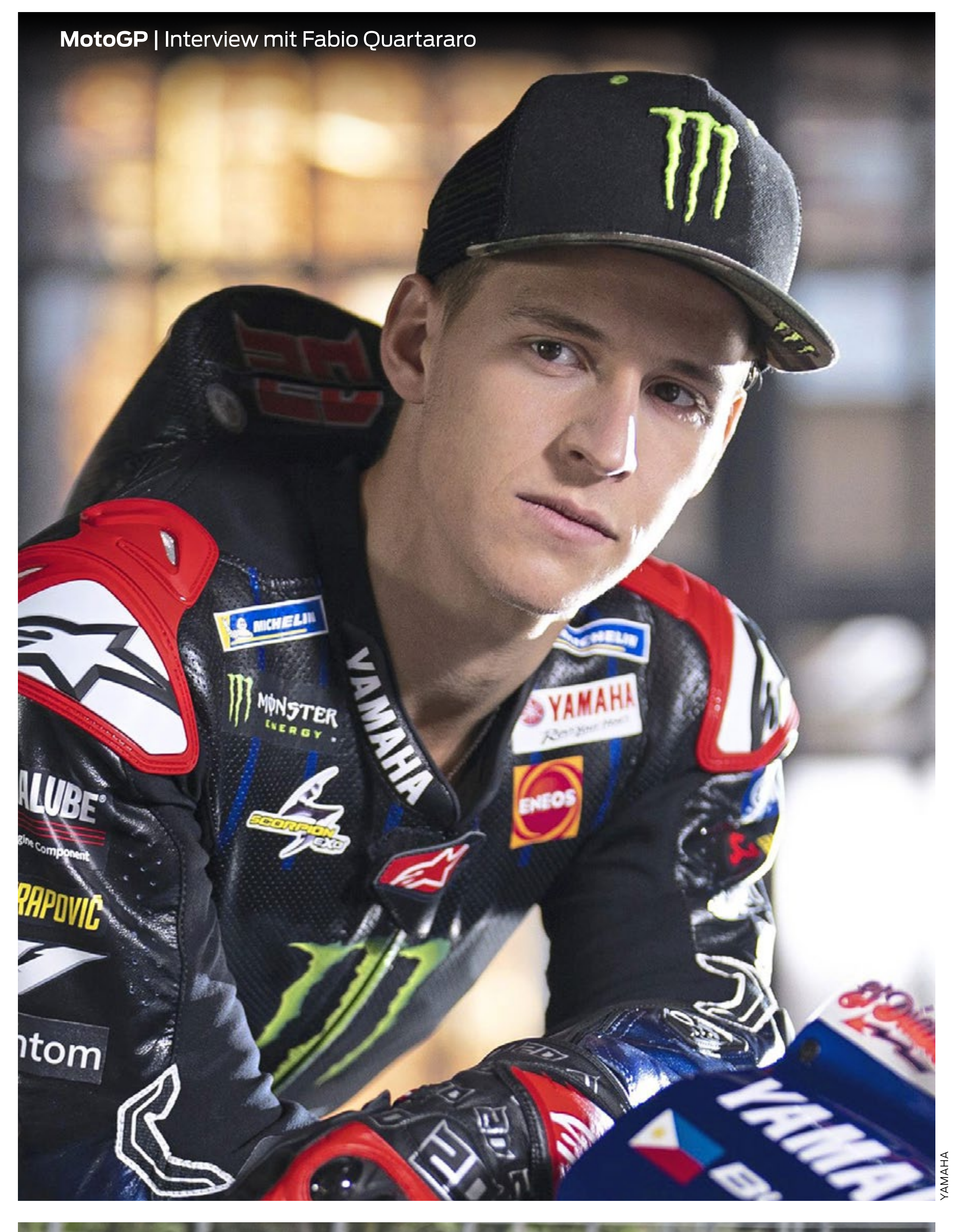
BMW

Ilya Mikhalchik: Der stolze Ukrainer hat Angst um seine Freundin und Familie



EISELE

Vladimir Leonov (#65): Ob der Russe weiter IDM fahren kann, ist offen



YAMAHA

Weltmeister Fabio Quartararo muss dieses Jahr mit verstärkter Konkurrenz rechnen. Der 22-jährige Franzose berichtet von seiner Vorsaison und erklärt, wie er seinen PS-Nachteil wettmachen will.

Von: **Imre Paulovits**

Fabio Quartararo und die Yamaha M1: „Fahrerisch immer am Limit"

YAMAHA

Wie fühlen Sie sich nach der Vorsaison?

Ich fühle mich sehr gut. Wir hatten drei sehr lange und anstrengende Tage beim letzten Test in Mandalika. Da lief auch nicht alles nach Wunsch. Ich konnte zum Schluss einen Longrun mit dem mittelharten Hinterreifen fahren, aber um ehrlich zu sein, das Gefühl war nicht gut. Ich wollte dann einen weiteren Longrun mit dem weichen Hinterreifen fahren, denn mit dem war ich happy mit meiner Pace und konnte ihn lange schonen. Ich bin mit einem, der über zehn Runden drauf hatte, noch 1.31,6 gefahren. Das Team wollte es aber nicht, sie meinten, ich solle ruhig bleiben, wir würden das schon hinbekommen. Mit meiner eigenen Leistung war ich zufrieden, nicht nur mit der Rundenzeit. Ich habe auch ein richtig gutes Gefühl für das Motorrad entwickelt. Als ich nach drei Monaten aus der Winterpause kam, fehlte mir der Kurvenspeed, der die Stärke unseres Motorrades ist, aber seitdem ich an meinem Fahrstil gearbeitet habe, habe ich ihn zurückerlangt. Es hat sich dann auch bald sehr natürlich angefühlt. Ich war zuerst zu aggressiv auf der Bremse und in den schnellen Kurven nicht schnell genug. Ich habe daran gearbeitet, und wir haben dabei noch eine Menge neuer Dinge herausgefunden. So gesehen haben wir einen richtig guten Job gemacht. Wir haben uns an das Motorrad angepasst, und ich denke, unsere Pace ist in vielerlei Hinsicht stark. Es war nicht nur meine schnellste Runde, ich fühle mich bei den Rundenzeiten überhaupt gut. Ich konnte mich mit einem alten Reifen am letzten Nachmittag in Mandalika über eine halbe Sekunde verbessern, das Gleiche hatten wir am Schluss auch in Sepang geschafft. Insofern haben wir auf beiden Strecken einen großen Schritt nach vorn gemacht.

Wodurch ist dies gelungen?

„Wir müssen mit unserem Topspeed leben lernen“

Wir hatten neue Rahmen, wir haben am Setup mit Fahrhöhe, Dämpfung und Elektronik so ziemlich alles probiert. Zunächst hatte ich viel größere Erwartungen, was über den Winter kommen wird, aber nachdem wir das, was wir hatten, in Sepang und Mandalika auf Herz und Nieren geprüft haben, sind wir weitergekommen.

Hat sich der Motor über den Winter wirklich nicht verändert?
Um ehrlich zu sein, fühlte er sich in Sepang ziemlich ähnlich an wie zuvor beim Jerez-Test. Es gab einmal in Sepang einen Moment, wo ich über meinen Topspeed glücklich war, aber dort habe ich erst nach der Lichtschranke gebremst und bin geradeaus gefahren, das war also nicht der wirkliche Topspeed. Wir lagen in Sepang wieder über acht km/h hinter den Schnellsten, und wir haben dieses Jahr acht Ducatis im Feld, dazu ist auch die Aprilia im Topspeed schneller geworden. Überhaupt haben sie sich stark verbessert, genau wie Honda und Suzuki. Aber immerhin haben wir die anfänglichen Probleme, die wir mit den Reifen hatten, über die fünf Tage gut in den Griff bekommen.

Sie wollten einen aggressiveren Motor, die Yamaha-Ingenieure mehr Fahrbarkeit?
Ich wollte auf alle Fälle mehr Spitzenleistung. Wir können die aber nicht einfach erfinden. Wir müssen sehen, wie wir am schnellsten sind und nicht zu viel an dieses Problem denken. Wenn wir mehr Leistung hätten, wäre es besser, wenn wir sie nicht haben, hilft es nicht zu sagen, wir haben keine Leistung. Wenn man keine Leistung hat, muss man sich anpassen, wie ich es in den Vorjahren getan habe.

Wie sehen Sie die Verbesserungen der Konkurrenz?
Ducati war schon am Ende der letzten Saison super schnell. Ansonsten haben mich bei den Tests wie gesagt Aprilia, Honda und Suzuki beeindruckt. Da haben wir nicht den gleichen Schritt gemacht. Das heißt aber nicht, dass wir nicht konkurrenzfähig sind. Ich habe nur das Gefühl, dass die anderen einen größeren Schritt gemacht haben als wir. Aber zuerst hatten wir auch Probleme, mehr aus einem neuen Reifen zu holen, und das ist mir zum Schluss ganz gut gelungen.

> „Ich habe das Gefühl, dass die anderen einen größeren Schritt gemacht haben. Das heißt aber nicht, dass wir nicht konkurrenzfähig sind.“
>
> Fabio Quartararo

Macht es Sie nachdenklich, dass Sie auch mit Abstand der schnellste Yamaha-Pilot sind?
Natürlich hätte man immer gerne einen in der Box, der einen ans Limit pusht, das hilft immer. Letztes Jahr, in der ersten Saisonhälfte, als Maverick Viñales da war, habe ich viel von ihm gelernt. Zum Beispiel beim ersten Rennen in Katar habe ich gesehen, was er macht, ich wollte nicht unbedingt das Gleiche machen, aber anbringen, was mir gefehlt hat. In Assen musste ich mich mehr ans Limit pushen als je zuvor, um mit ihm mithalten zu können, und ich hatte das für mich bislang interessanteste Qualifying. So etwas hilft. Franco wird sicherlich auch bald richtig schnell sein. Ich muss nicht unbedingt jemanden haben, um ans Limit zu gehen, aber es hilft sicherlich.

Es sah so aus, dass Sie mit der neuen M1 am Limit sind. Wie viel kann das Motorrad noch verbessert werden?
Um ehrlich zu sein, fühle ich mich wirklich am Limit, und um ehrlich zu sein, weiß ich nicht, wo wir uns noch weiter verbessern können. Wenn man überall Bewegungen drin hat, der Hinterreifen überall am Limit durchdreht und man selbst überall mit dem Ellbogen auf dem Asphalt ist, ist es sehr schwer, noch mehr zu finden. Was für mich aber wichtig ist, das ist, dass alle und speziell auch Yamaha an allen Bereichen arbeiten, um wo auch immer mehr Speed zu finden, damit ich selbst weniger am Limit fahren muss. Denn um ehrlich zu sein: Mit dieser Pace zu fahren, immer und überall derart zu pushen, kann nicht immer gutgehen. Sicher, jeder Fahrer sucht das Limit, aber wir sind an ihm angelangt.

Was ist es da für ein Gefühl, zu wissen, dass man jedes Mal alles riskieren muss, besonders im Qualifying?
Von meiner Seite kann ich nicht mehr tun. Ich gebe auf der Strecke jedes Mal wirklich einhundert Prozent. Was wir haben ist eben, was wir haben. Ich habe ehrlich gesagt für 2022 mit mehr Topspeed gerechnet, aber leider ist es genau der gleiche wie letztes Jahr. Ich sage es jedes Mal, aber ich will es nicht mehr sagen. Am Ende haben wir an Motorleistung eben das, was wir haben, aber die einhundert Prozent von meiner Seite werden immer da sein.

Werden die 21 Grands Prix in diesem Jahr nicht sehr anstrengend? Und verstärkt die Covid-Situation diesen Stress noch weiter?
Ich hatte selbst bereits Covid. Es ist aber schon eine Weile her und ich weiß, dass ich mich trotz Impfung wieder anstecken könnte. Wir können uns überall anstecken, und das können wir nicht kontrollieren. Ich bin einer, der gern draußen ist, der gerne reist, ich bin einer, der immer in Bewegung ist. Deshalb ist es für mich kein Problem, dass es dieses Jahr zwei Rennen mehr gibt. Wir haben zwei neue Strecken in Indonesien und in Finnland und ich denke, das gibt zusätzlichen Spaß an der WM. Aber für die Teammitglieder, für die Mechaniker und alle, die ohnehin schon lange von zu Hause weg sind und ihre Familien daheim lassen müssen, ist es nicht so ungetrübt lustig, und da ist es sicherlich eine zusätzliche Belastung. Aber ich selbst freue mich richtig darauf, dass wir viele Rennen haben werden.

Sie sprachen von Finnland und Indonesien. Ist Mandalika, wo in drei Wochen ein Grand Prix stattfindet, bereit für die MotoGP?
Was die Streckenführung und die Auslaufzonen angeht, ist sie eine der besten Rennstrecken, die je gebaut wurden. Aber es muss vor dem Grand Prix etwas mit dem Belag gemacht werden. Ich bin einige Runden hinter Franco Morbidelli gefahren und mir wurden kleine Steine an den Hals und ans Visier geschleudert, dass es richtig schmerzhaft war. Und da war nur Franco vor mir. Wenn ich mir vorstelle, dass ich im Rennen hinter einer ganzen Gruppe bin, ist das ziemlich brenzlig. Wenn man zehn Runden hinter jemandem herfahren würde, wäre der Hals wohl blutig. Von Turn 1 bis Turn 7 löst sich der Asphalt auf. So wie ich weiß, wird neu asphaltiert. Vor allem Turn 1 ist wichtig, dort war der Belag nach unserem Test ein wahres Desaster. Man konnte nach den drei Tagen sehen, wie der Boden tiefer und tiefer sackte. Wenn dieses Problem gelöst wird, ist es eine tolle Strecke, auf der wir sicherlich gute Rennen sehen werden. ■



Fabio Quartararo

Geburtstag: 20. April 1999
Geburtsort: Nizza (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
2015: Moto3, Honda (10.)
2016: Moto3, KTM (13.)
2017: Moto2, Kalex (13.)
2018: Moto2, SpeedUp (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha (1.)

Hobbys
Motocross, Mountainbike

GOLD&GOOSE

Pedro Acosta: Bereits ganz auf den Moto2-Fahrstil umgestellt und teuflisch schnell

Moto2

Pedro Acostas nächster Streich

Am vorletzten Testtag ließ er noch Arón Canet den Vortritt, am letzten fackelte Moto2-Rookie Pedro Acosta nicht lange und setzte eine unglaubliche Bestzeit. Marcel Schrötter war da bereits nicht dabei: Er brach sich gleich in der ersten Runde des letzten Tages einen Mittelhandknochen.

Von: **Imre Paulovits**

An den ersten beiden Testtagen hielt sich Moto3-Weltmeister Pedro Acosta noch zurück, doch am letzten gab er einen Warnschuss ab, der den Gegnern schwer im Magen liegen dürfte: Seine Zeit von 1.41,552 war fast sechs Zehntelsekunden schneller als die Pole-Position-Zeit von Raúl Fernández im November. Selbst Acostas Teamkollege, der erfahrene Augusto Fernández, lag mehr als anderthalb Zehntelsekunden zurück, und außer ihm und Arón Canet kam niemand innerhalb einer halben Sekunde an den 17-jährigen Wunderknaben heran. So könnte er in der gleichen Weise als Rookie zum Moto2-Titel durchstarten, wie er es letztes Jahr in der kleinsten Klasse getan hat, und würde auch die Leistungen von Marc Márquez vor elf Jahren in den Schatten stellen. Da hat er bislang kühlen Kopf bewahrt. „Wir waren in der Lage, beim Test viele Dinge durchzuprobieren, und das ist der Schlüssel dafür, dass wir in Katar bereit sind", analysierte er die Lage. „Nun fühle ich mich besser vorbereitet, um die Saison zu beginnen, obwohl wir noch viel zu lernen haben. Wir werden unser Bestes versuchen", fasste er seine Vorsaison knapp zusammen. Da stecken andere, die seit Jahren daran arbeiten, sich in dieser Klasse durchzusetzen, in deutlich größeren Schwierigkeiten.

Ajos Dominanz

Es wäre kaum verwunderlich, wenn die Dominanz der Ajo-Truppe, die im Vorjahr mit Remy Gardner und Raúl Fernández 13 der 18 Rennen gewann, auch dieses Jahr die Klasse dominieren würde. Augusto Fernández fuhr nicht nur die zweitschnellste Zeit, er wirkte auch so ruhig wie schon lange nicht mehr. „Wir hatten viel Arbeit, aber ich bin zufrieden mit jedem einzelnen Testtag", meinte der 24-jährige Spanier. „Ich habe mich immer besser mit dem Motorrad gefühlt, und wir konnten die Zeiten immer weiter senken, auch mit Rennreifen. Ich denke, ich habe alles verstanden, um für Katar bereit zu sein." Aki Ajo, dessen Erfolgsgeheimnis viele gerne kennen würden, äußerte sich wieder gewohnt sachlich: „In Jerez haben wir es noch leicht genommen und uns einfach auf einen Shakedown eingestellt. In Porti-



GOLD&GOOSE

Augusto Fernández: Wird er wie im Vorjahr für ein Ajo-Doppel sorgen?



PONS RACING

Arón Canet: Nach dem Umstieg auf die Kalex ein heißer Sieganwärter

ERGEBNISSE

Moto2-Test Portimão (P), 19.–21.02.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	1.41,552	133
2.	Agusto Fernández (E)	Kalex	1.41,706	142
3.	Arón Canet (E)	Kalex	1.41,819	99
4.	Jake Dixon (GB)	Kalex	1.42,040	129
5.	Fermin Aldeguer (E)	Boscoscuro	1.42,115	98
6.	Albert Arenas (E)	Kalex	1.42,177	128
7.	Joe Roberts (USA)	Kalex	1.42,187	120
8.	Ai Ogura (J)	Kalex	1.42,441	95
9.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	1.42,453	64
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	1.42,512	125
11.	Jorge Navarro (E)	Kalex	1.42,590	120
12.	Tony Arbolino (I)	Kalex	1.42,618	98
13.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	1.42,630	128
14.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	1.42,735	108
15.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	1.42,791	122
16.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	1.42,801	97
17.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	1.42,807	83
18.	Barry Baltus (B)	Kalex	1.42,898	85
19.	Filip Salac (CZ)	Kalex	1.43,011	110
20.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	1.43,256	125
21.	Sam Lowes (GB)	Kalex	1.43,330	52
22.	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	1.43,347	102
23.	Simone Corsi (I)	MV Agusta	1.43,464	64
24.	Alessandro Zacchone (I)	Kalex	1.43,493	122
25.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	1.43,505	119
26.	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	1.43,507	120
27.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	1.43,557	84
28.	Manuel Gonzales (E)	Kalex	1.43,593	121
29.	Keminth Kubo (T)	Kalex	1.43,706	118
30.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	1.44,118	118

mão haben wir dann unser gesamtes Testprogramm durchgezogen, und ich bin glücklich mit dem Ergebnis. Pedro Acosta gewöhnt sich schnell an die Klasse, er arbeitet bereits, als hätte er viel mehr Erfahrung. Aber ich bin auch beeindruckt von Augusto Fernández. Jetzt müssen wir weiter ruhig bleiben und es genauso fortsetzen, wenn die Saison beginnt." Wenn alles nur so einfach wäre.

Arón Canet, der sich auf der Kalex sichtlich wohlfühlt, war der einzige, der in Tuchfühlung mit den beiden Ajo-Piloten blieb. „Ganz ehrlich hätte ich nicht erwartet, wie schnell ich mich an das neue Motorrad und Team gewöhne", so Canet. „Ich bin möglichst viele Kilometer gefahren, davon viel mit gebrauchten Reifen. Wir können zufrieden sein."

Schrötter: Mittelhandbruch

So gut der Test für Marcel Schrötter begonnen hatte, so abrupt und schmerzhaft endete er. Der IntactGP-Pilot war am letzten Morgen auf seiner ersten Runde, als er in der Zielkurve stürzte und sich den Mittelhandknochen des linken kleinen Fingers brach. Er flog umgehend nach Barcelona, ließ sich untersuchen und Dr. Xavier Mir fixierte den Bruch am Dienstag mit zwei Schrauben. Bereits am Mittwoch war Schrötter wieder zu Hause und bereitet sich nun auf seinen Einsatz in Katar vor.

„Nach dem Eingriff kam Dr. Mir zu mir und war sehr zufrieden mit der OP", meinte Schrötter daheim erleichtert. „Ich hoffe jetzt sehr, dass ich in Katar an den Start gehen kann. Das ist mein festes Ziel!" ■



INTACTGP

Marcel Schrötter: Handbruch operiert, will in Katar beim WM-Auftakt fahren



MOTOGP

Dennis Foggia: Nach der Vorsaison der klare WM-Favorit

Moto3

Foggia setzt Zeichen

Vizeweltmeister Dennis Foggia zeigte am letzten Testtag seine überragende Form. Die Piloten der deutschen Teams zeigten gute Leistungen, aber die Zeiten sind eng beisammen.

Er machte es kurz und schmerzlos: Leopard-Honda-Pilot Dennis Foggia, der letztes Jahr beim vorletzten Rennen von Darryn Binder vom Motorrad gerempelt und so um den möglichen Titel gebracht wurde, verzichtete auf den ersten Testtag. Am zweiten fuhr er auch nur 27 Runden und zog seinen Teamkollegen Tatsuki Suzuki zur schnellsten Zeit, aber am letzten Testtag schlug er zu. Er fuhr wieder nur 27 Runden, dies reichte aber für einen neuen Rundenrekord, dem ersten unter der 1.47er-Marke. „Es war ein kurzer, aber positiver Test für mich", fasste der 21-jährige Italiener zusammen. „Wir haben einige Modifikationen an dem Motorrad gemacht und ich konnte auch alleine sehr schnell fahren, was wichtig für das Qualifying sein wird. Dass ich dabei den Rekord gebrochen habe, macht mich stolz." Aber Andrea Migno, der mittlerweile seine zehnte Moto3-Saison fährt, war nur fünf Hundertstelsekunden langsamer und der Schützling von Valentino Rossi will dafür sorgen, dass die WM nicht zu einseitig wird."

Peter Öttls Fahrer haben den Wechsel auf die Husqvarna gut gemeistert, Ayumu Sasaki Schloss den Test als Sechstschnellster ab, John McPhee als 12. „Ich bin sehr zufrieden mit dem Test", so Sasaki. „Wir haben eine sehr gute Basis erarbeitet. Selten habe ich mich auf einem Moto3-Motorrad so gut gefühlt." John McPhee konnte dem beipflichten. „Wir hatten drei gute, aber auch arbeitsreiche Testtage in Portimão", so der Schotte. „Meinen Fahrstil konnte ich gut auf die Husqvarna anpassen. Für Katar bin ich zuversichtlich, dass wir einen weiteren Schritt nach vorne machen."

Auch die Fahrer von PrüstelGP schlugen sich gut. Carlos Tatay beendete den Test als Elftschnellster, Xavi Artigas als 21. „Es war eine wirklich gute Vorsaison, nicht nur in Portimão – auch in Valencia und Jerez", so Tatay. „Ich verstehe das CFMoto-Bike besser und besser – und nun freue ich mich auf das erste Rennen in Katar." ■ IP

ERGEBNISSE

Moto3-Test Portimão (P), 19.–21.02.2022, Bestzeiten

	Fahrer	Motorrad	Zeit	Runden
1.	Dennis Foggia (I)	Honda	1.46,990	54
2.	Andrea Migno (I)	Honda	1.47,042	112
3.	Izan Guevara (E)	GasGas	1.47,324	124
4.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	1.47,390	128
5.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	1.47,553	113
6.	David Muñoz (E)	KTM	1.47,618	141
7.	Jaume Masiá (E)	KTM	1.47,654	145
8.	Deniz Öncü (TR)	KTM	1.47,659	100
9.	Sergio Garcia (E)	GasGas	1.47,696	155
10.	Kaito Toba (J)	KTM	1.47,699	135

Alles wieder normal?

MOTOGP

Es ist so geplant, als sei die Corona-Pandemie vorbei und die Welt zurück auf dem Weg in die Normalität. Mehr noch: Mit 21 GPs wäre die Motorrad-WM-Saison die längste bisher.

Von: **Imre Paulovits**

Ist es schon so weit? Nach den zwei langen Pausen, die uns die Corona-Pandemie in den letzten zwei Jahren beschert hat, kommt es einem fast unwirklich kurz vor, dass es schon am nächsten Wochenende losgeht. Wenn jetzt alles nach dem Plan der Dorna verläuft, soll es der Beginn der längsten Saison der Geschichte der Motorrad-WM werden. Nicht weniger als 21 Grands Prix stehen im Kalender. Mit der exotischen Strecke von Mandalika in Indonesien und in der nordischen Wildnis von Finnland kommen zwei neue, faszinierende Strecken hinzu. So facettenreich war die Motorrad-Weltmeisterschaft noch nie.

Wer ist vorn?

Doch auch was die Startfelder angeht, gab es noch nie eine solche Vielfalt. In der MotoGP haben die Wintertests gezeigt, dass das Feld noch einmal näher zusammengerückt ist – was man sich kaum noch vorstellen konnte. Am letzten Tag in Mandalika lagen die ersten 20 Fahrer innerhalb von weniger als 0,9 Sekunden! Das lässt auf noch spannendere und unvorhersehbarere Rennen hoffen.

In den letzten sechs Rennen der letzten Saison hatte sich Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia einen Vorsprung zur Konkurrenz herausgearbeitet. Mit einem solchen ging er auch in die Winterpause, doch die neue Ducati musste trotz ihrer überlegenen Kraft erst einmal abgestimmt werden. Die fünf Testtage, so wenig wie bisher noch nie, verbrachten die Techniker von Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna damit, dem neuen Motor die Fahrbarkeit anzuerziehen, den der Vorgänger hatte. Wie weit es ihnen gelungen ist, wird sich beim WM-Auftakt zeigen müssen. Was ihnen zugutekommt, ist die gewaltige Menge an Daten, denn nicht weniger als fünf Piloten fahren die neue Werks-Spezifikation.

Honda hat ein ganz neues Motorrad gebracht, und es sieht so aus, dass nun auch andere Piloten als Marc Márquez damit schnell sein können. Pol Espargaró war am letzten Testtag Schnellster, und auch die Rennpace der Honda scheint top zu sein. Marc Márquez war bei den Tests noch nicht fit, es wird sich zeigen müssen, wie er zum WM-Auftakt ankommen wird.

Titelverteidiger Fabio Quartararo zeigte sich nicht gerade zufrieden mit der Weiterentwicklung der Yamaha, doch der Südfranzose wird wohl auch so eine Macht sein, die es erst einmal zu schlagen gilt. Auch Suzuki ist über den Winter stärker geworden, und Ex-Weltmeister Joan Mir will dahin zurück, wo er 2020 war. KTM will personell gestärkt ebenfalls an die Erfolge der vorletzten Saison anknüpfen, und Aprilia könnte mit zwei Top-Piloten für so manche Überraschung sorgen. Lassen wir uns überraschen! ■



HRC

Favorit? Pol Espargaró war beim letzten Test auf der neuen Honda Schnellster



DUCATI

Ist er noch Favorit? Francesco Bagnaia hatte viel Arbeit mit der neuen Ducati

Wissenswertes zur Weltmeisterschaft 2022

TERMINE 2022

6. März:	GP Katar/Losail
20. April:	GP Indonesien/Mandalika
3. April:	GP Argentinien/ Termas de Rio Hondo
10. April:	GP Americas/COTA
24. April:	GP Portugal/Portimão
1. Mai:	GP Spanien/Jerez
15. Mai:	GP Frankreich/Le Mans
29. Mai:	GP Italien/Mugello
5. Juni:	GP Katalonien/Barcelona
19. Juni:	GP Deutschland/ Sachsenring
26. Juni:	GP Niederlande/Assen
10. Juli:	GP Finnland/KymiRing
7. August:	GP England/Silverstone
21. August:	GP Österreich/ Red Bull Ring
4. September:	GP San Marino/Misano
18. September:	GP Aragón/Motorland
25. September:	GP Japan/Motegi
2. Oktober:	GP Thailand/Buriram
16. Oktober:	GP Australien/Phillip Island
23. Oktober:	GP Malaysia/Sepang
6. November:	GP Valencia/Valencia

ZEITPLAN

GP Katar/Losail
(alle Zeitangaben in MEZ/MESZ)

Freitag, 4. März 2022		
9.50–10.30	Moto3	1. freies Training
10.45–11.25	Moto2	1. freies Training
11.40–12.25	MotoGP	1. freies Training
14.10–14.50	Moto3	2. freies Training
15.05–15.45	Moto2	2. freies Training
16.00–16.45	MotoGP	2. freies Training
Samstag, 5. März 2022		
9.25–10.05	Moto3	3. freies Training
10.20–11.00	Moto2	3. freies Training
11.15–12.00	MotoGP	3. freies Training
13.30–13.45	Moto3	Qualifying 1
13.55–14.10	Moto3	Qualifying 2
14.25–14.40	Moto2	Qualifying 1
14.50–15.05	Moto2	Qualifying 2
15.20–15.50	MotoGP	4. freies Training
16.00–16.15	MotoGP	Qualifying 1
16.25–16.40	MotoGP	Qualifying 2
Sonntag, 6. März 2022		
11.00–11.10	Moto3	Warm-up
11.20–11.30	Moto2	Warm-up
11.40–12.00	MotoGP	Warm-up
13.00	Moto3	Rennen, 18 Rdn.
14.20	Moto2	Rennen, 20 Rdn.
16.00	MotoGP	Rennen, 22 Rdn.

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2022

MotoGP

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
4	Andrea Dovizioso (I)	WithU Yamaha RNF MotoGP Team	Yamaha YZR-M1
5	Johann Zarco (F)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22
10	Luca Marini (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP22
12	Maverick Viñales (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
20	Fabio Quartararo (F)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
21	Franco Morbidelli (I)	Monster Energy Yamaha MotoGP	Yamaha YZR-M1
23	Enea Bastianini (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21
25	Raúl Fernández (E)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
30	Takaaki Nakagami (J)	LCR Honda Idemitsu	Honda RC 213 V
33	Brad Binder (ZA)	Red Bull KTM Factory Racing	KTM RC16
36	Joan Mir (E)	Team Suzuki Ekstar	Suzuki GSX-RR
40	Darryn Binder (ZA)	WithU Yamaha RNF MotoGP Team	Yamaha YZR-M1
41	Aleix Espargaró (E)	Aprilia Racing	Aprilia RS-GP
42	Álex Rins (E)	Team Suzuki Ecstar	Suzuki GSX-RR
43	Jack Miller (AUS)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22
44	Pol Espargaró (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V
49	Fabio Di Giannantonio (I)	Gresini Racing MotoGP	Ducati D16 GP21
63	Francesco Bagnaia (I)	Ducati Lenovo Team	Ducati D16 GP22
72	Marco Bezzecchi (I)	Mooney VR46 Racing Team	Ducati D16 GP21
73	Álex Márquez (E)	LCR Honda Castrol	Honda RC 213 V
87	Remy Gardner (AUS)	Tech3 KTM Factory Racing	KTM RC16
88	Miguel Oliveira (P)	Red Bull KTM Tech3	KTM RC16
89	Jorge Martín (E)	Pramac Racing	Ducati D16 GP22
93	Marc Márquez (E)	Repsol Honda Team	Honda RC 213 V

DIE TEILNEHMER DER MOTORRAD-WM 2022

Moto2

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
2	Gabriel Rodrigo (RA)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
4	Sean Dylan Kelly (USA)	American Racing	Kalex
5	Romano Fenati (I)	Speed Up Racing	Boscoscuro
6	Cameron Beaubier (USA)	American Racing	Kalex
7	Barry Baltus (B)	RW Racing GP	Kalex
9	Jorge Navarro (E)	Flexbox HP40	Kalex
12	Filip Salac (CZ)	Gresini Racing Moto2	Kalex
13	Celestino Vietti (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex
14	Tony Arbolino (I)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
16	Joe Roberts (USA)	Italtrans Racing Team	Kalex
18	Manuel Gonzalez (E)	Yamaha VR46 Master Camp Team	Kalex
19	Lorenzo Dalla Porta (I)	Italtrans Racing Team	Kalex
22	Sam Lowes (GB)	Elf Marc VDS Racing Team	Kalex
23	Marcel Schrötter (D)	Liqui Moly IntactGP	Kalex
24	Simone Corsi (I)	MV Agusta Forward Team	MV Agusta
28	Niccolò Antonelli (I)	Mooney VR46 Racing Team	Kalex
35	Somkiat Chantra (T)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
37	Augusto Fernández (E)	Red Bull KTM Ajo	Kalex
40	Arón Canet (E)	Flexbox HP40	Kalex
42	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta Forward Team	MV Agusta
51	Pedro Acosta (E)	Aspar Team	Kalex
52	Jeremy Alcoba (E)	Liqui Moly IntactGP	Kalex
54	Fermín Aldeguer (E)	Speed Up Racing	Boscoscuro
61	Alessandro Zacchone (I)	Gresini Racing Moto2	Kalex
64	Bo Bendsneyder (NL)	Pertamina Mandalika SAG Team	Kalex
75	Albert Arenas (E)	GasGas Aspar Team	Kalex
79	Ai Ogura (J)	Idemitsu Honda Team Asia	Kalex
81	Keminth Kubo (T)	Yamaha VR46 Master Camp Team	Kalex
84	Zonta van den Goorbergh (NL)	RW Racing GP	Kalex
96	Jake Dixon (GB)	GasGas Aspar Team	Kalex

Moto3

Nr.	Fahrer	Team	Motorrad
5	Jaume Masiá (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
6	Ryusei Yamanaka (J)	MT Helmets - MSI	KTM
7	Dennis Foggia (I)	Leopard Racing	Honda
10	Diogo Moreira (BR)	MT Helmets - MSI	KTM
11	Sergio Garcia (E)	GasGas Aspar Team	GasGas
16	Andrea Migno (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
17	John McPhee (GB)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
18	Matteo Bertelle (I)	QJMotor Avintia Racing Team	KTM
19	Scott Ogden (GB)	Vision Track Racing Team	Honda
20	Lorenzo Fellon (F)	SIC58 Squadra Corse	Honda
22	Ana Carrasco (E)	BOE SKX	KTM
23	Elia Bartolini (RSM)	QJMotor Avintia Racing Team	KTM
24	Tatsuki Suzuki (J)	Leopard Racing	Honda
27	Kaito Toba (J)	CIP Green Power	KTM
28	Izan Guevara (E)	GasGas Aspar Team	GasGas
31	Adrian Fernández (E)	Red Bull KTM Tech3	KTM
43	Xavier Artigas (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto
44	David Muñoz (E)	BOE SKX	KTM
48	Ivan Ortola (E)	Team MTA	KTM
53	Deniz Öncü (TR)	Red Bull KTM Tech3	KTM
54	Riccardo Rossi (I)	SIC58 Squadra Corse	Honda
64	Mario Aji (RI)	Honda Team Asia	Honda
66	Joel Kelso (AUS)	CIP Green Power	KTM
67	Alberto Surra (I)	Rivacold Snipers Team	Honda
70	Joshua Whatley (GB)	Vision Track Racing Team	Honda
71	Ayumu Sasaki (J)	Sterilgarda Max Racing Team	Husqvarna
72	Taiyo Furusato (J)	Honda Team Asia	Honda
82	Stefano Nepa (I)	Team MTA	KTM
96	Daniel Holgado (E)	Red Bull KTM Ajo	KTM
99	Carlos Tatay (E)	CFMoto PrüstelGP	CFMoto



SUZUKI

Suppo bei Suzuki

Nach über einem Jahr hat Suzuki den vakanten Posten des MotoGP-Team-Managers besetzt. Nachfolger des legendären Davide Brivio, der die Blauen nach 20 Jahren zum Titel führte, wird ein anderer italienischer Weltmeistermacher: Livio Suppo, der mit Ducati und Honda sechs Titel feierte.

Von: **Imre Paulovits**

Es war das Team mit der freundlichsten und optimistischsten Stimmung. Davide Brivio, der Suzukis Rückkehr in die MotoGP vom ersten Test 2013 bis zum Titelgewinn 2020 aufgebaut und betreut hat, war ein soziales und organisationstechnisches Genie. Selbst im größten Stress fiel kein lautes Wort, der ruhige und gesellige Italiener sorgte immer dafür, dass sich alle wohlfühlten und Fahrer und Techniker sich gleichermaßen darauf konzentrieren konnten, das Maximum aus ihrer Arbeit herauszuholen. Doch dann verfiel Brivio der Herausforderung Formel 1, und obwohl er schnell wieder von der kalten und rauen Welt der Automobilhersteller loskam, konnte er nicht überredet werden, auf seinen alten Posten zurückzukehren.

Die beiden japanischen Ingenieure Shinichi Sahara und Ken Kawauchi übernahmen seine Aufgaben. Doch so sehr sie in das System von Brivio zuvor auch eingebunden waren, hatten sie erstens mit ihren Aufgaben bei der Technik bereits alle Hände voll zu tun, zweitens fehlte ihnen einfach das mediterrane Sozialgefühl, das Brivio so erfolgreich gemacht hatte. Lange suchten sie nach einem anderen, der Ähnliches vollbringen kann. Nun haben sie Livio Suppo engagiert.

Der 57-Jährige hat selbst eine lange Karriere in der Motorrad-WM nachzuweisen, und auch er kann sich an die Fahnen heften, wie Brivio mit zwei Marken den Weltmeistertitel in der höchsten Motorradsportklasse errungen zu haben. Während Brivio neben Joan Mir bei Suzuki mit Valentino Rossi bei Yamaha erfolgreich war, schaffte es Suppo bei Ducati mit Casey Stoner, bevor er den Australier zu Honda lotste und sie 2011 dort den Titel feiern konnten. Suppo blieb auch nach Stoners Rücktritt im Honda-Werksteam und konnte mit Marc Márquez weitere vier WM-Titel feiern, bevor er nach der Pensionierung seines legendären Kumpels, HRC-Vizepräsident Shuhei Nakamoto, Ende 2017 aus der MotoGP ausstieg, seinen Platz Alberto Puig überließ und einen Elektrofahrrad-Hersteller in bessere Zeiten dirigierte.

Zurück vom E-Bike

Jetzt ist der Racer Suppo zurück. 28 Jahre in der Weltmeisterschaft hinterlassen ihre Spuren, die keine Modeerscheinung auf der Welt, sei sie noch so nachhaltig, auslöschen kann. Der Turiner Diplom-Wirtschaftswissenschaftler, der ab 1989 Schokolade von Ferrero vermarktet hat, kam 1994 zu Benetton Sport Systems und betreute das Motorrad-Projekt des rennverrückten italienischen Mode-Millionärs. Mit Marco Melandri und Tohru Ukawa wurde er 1999 sowohl bei den 125ern als auch bei den 250ern Vizeweltmeister, bevor er das Marketing Ducati Corse übernahm und 2002 ihr MotoGP-Teamchef wurde. Er blieb bis Ende 2009, dann konnte ihn Nakamoto zu Honda locken und er machte das Gleiche mit Casey Stoner. Der Rest ist Geschichte.

Doch Suppo wird es nicht leicht haben. Während Brivio mit seiner analytischen Ruhe brillierte, treibt Kettenraucher Suppo der Erfolg, der ihn auf eine Wellenlänge mit seinen Spitzenfahrern bringt, aber auch schon Konflikte mit Nummer-2-Piloten provozierte. Jetzt kann er beweisen, dass er das richtige Händchen hat, das Suzuki im Vorjahr fehlte. Joan Mir wäre sicherlich der richtige Partner. ■



SUZUKI

Das Suzuki-Werksteam bei der Präsentation: Noch ohne neues Oberhaupt

MotoGP/Moto2

So schön gelb hier

Die MotoGP- und die Moto2-Teams von Valentino Rossi wurden vorgestellt. Ihre schwarzen Kohlefaser-Kleider schmücken gelbe Streifen. Doch es steckt noch mehr dahinter.

Von: **Imre Paulovits**

Die italienische Klassik feiert in diesem Jahr eine unerwartete Renaissance. Bereits das RNF-Yamaha-Team und das Aprilia-Werksteam nahmen berühmte italienische Symphonie-Theater als Ambiente für ihre Teampräsentation. Nun wählte auch Valentino Rossi eines, und zwar eines, das zu seinem Namen und seiner Region passt: Das Rossini-Theater in Pesaro. Dort zeigte er die Ducati Desmosedici des neuesten Jahrgangs, auf der sein Halbbruder Luca Marini im neu aufgestellten MotoGP-Team von VR46 fahren wird, und die Kalex, mit der in seiner bewährten Moto2-Mannschaft Celestino Vietti und Niccolò Antonelli fahren werden.

Und es war alles gelb, was glänzte. In der Lieblingsfarbe des „Doktors“ strahlen die Streifen und Flächen auf dem schwarzen Hintergrund, und Emilio Petrone, CEO der Mooney Bank, war genauso vertreten wie Salvatore Borgese, General Manager von deren Kommerzabteilung. Sie lauschten den Tönen des Gioachino Rossini Symphonieorchesters, bevor sie an der Enthüllung der Motorräder teilnahmen. Rossi hat sein Team für die neuen Aufgaben aufgestockt: Geschäftsführer bleibt Alessio „Uccio“ Salucci, Pablo Nieto leitet das MotoGP-Projekt, das Moto2-Team übernimmt Luca Brivio, Sohn von Rossis Freund und Ex-Teamchef Davide Brivio. ■



VR46

Hier spielt die Musik: Die Kalex (l.) und die Ducati im Rossini-Theater in Pesaro

Motorrad-WM

Rainey fährt WM-Bike

Seit 1993 ist Wayne Rainey querschnittsgelähmt, doch dank Technik konnte er bereits vor zwei Jahren wieder Motorrad fahren. Dieses Jahr fährt er in Goodwood seine 500er-Yamaha.

Von: **Imre Paulovits**

Als Wayne Rainey vor zweieinhalb Jahren die Möglichkeit bekam, eine auf Handschaltung umgebaute Yamaha R1 mit behindertengerecht gemachten Fußrastenklemmen und Sitzgurt zu fahren, war es der vielleicht emotionalste Moment des Motorsportjahres, als er in Suzuka gemeinsam mit seinen Mitstreitern Kenny Roberts und Eddie Lawson eine Ehrenrunde drehte. Jetzt findet die Geschichte eine Fortsetzung. Die Yamaha YZR 500, mit der Rainey 1992 seinen letzten Titel gewann, wurde mit der gleichen Vorrichtung versehen, und der dreifache Weltmeister wird sie nach 30 Jahren erstmals wieder bewegen. Beim Goodwood Festival of Speed wird er die berühmte Einfahrt den Berg hoch zum Schloss des Duke of Richmond hochfahren. Das hochkarätige Motorsportfest, bei dem dieses Jahr wieder über 100 000 Zuschauer erwartet werden, bekommt so einen emotionalen Höhepunkt. ■



MOTOGP

Wayne Rainey, 500er-Yamaha 1992: Nach 30 Jahren in Goodwood wiedervereint

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM
Die Grand Prix Commission hat eine neue Regelung für Rennen, die mit der roten Flagge abgebrochen werden, beschlossen. Für die bisherige Regel, die den Stand in der letzten Runde, die alle beendet hatten, zugrunde nahm und dadurch später erfolgte Überholmanöver nicht mehr gewertet wurden, gilt ab jetzt die Reihenfolge der Fahrer, die in der gleichen Runde mit dem Sieger waren. Für die, die die Runde des Siegers noch nicht beendet hatten, gilt die Reihenfolge der Runde davor.

MOTORRAD-WM
Dass nach dem Rücktritt von Valentino Rossi eine neue Zugnummer nötig ist, um den Zuschauererfolg der WM fortzuführen, ist Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta schon länger klar. Doch der Visionär hat längst vorgesorgt. „In unserer Weltmeisterschaft nehmen außergewöhnliche Menschen teil. Wir wollen ihre Persönlichkeiten den Fans näherbringen. Sie sollen an ihren fantastischen Geschichten teilhaben und unseren Sport dadurch noch näher kennen- und schätzen lernen“, so der 75-jährige Spanier.

MOTORRAD-WM
Es wird nicht einfach, die Einreise-, Quarantäne- und Bubble-Bestimmungen in Katar und Indonesien einzuhalten. Doch die Teams sind froh, dass die WM endlich losgeht, und wir werden auch vor Ort sein.

MOTO2/MOTO3
Letzte Woche präsentierten viele Teams der kleineren GP-Klassen ihre Fahrer und Motorräder. In dieser bunten Vielfalt zeigten das American Racing Team, das neu aufgestellte, rein belgisch-holländische RW- Team, das Snipers-Team und das SIC58 Squadra Corse den gleichen Enthusiasmus: Ran an die Saison 2022! Mal sehen, wem es am besten gelingen wird.

Superbike-WM

Honda testet weiter

Die Neuerungen bei Honda werden in Angriff genommen. Auch in der letzten Woche testete das Superbike-Werksteam mit Iker Lecuona und Xavi Vierge.

Von: **Imre Paulovits**

Bei der Teamvorstellung sprach Honda-Superbike-Teamchef Leon Camier vom nächsten Entwicklungsschritt, den das Team des weltgrößten Motorradherstellers zusammen mit dem japanischen Dämpfungshersteller Showa und dem Bremsenhersteller Nissin machen will, und diesen Worten folgen nun Taten. Nach Aragón in der vorletzten Woche testeten Iker Lecuona und Xavi Vierge letzte Woche zwei Tage in Jerez. Xavi Vierge fuhr nur zwei halbe Tage, Lecuona spulte an beiden Tagen ein komplettes Programm ab. Dabei wurde weiter am Basis-Setup mit Geometrien und Elektronik-Strategien gearbeitet. „Wir können mit der Arbeit zufrieden sein", kommentierte Lecuona. „Wir hatten wieder sehr gutes Wetter, und ich kam gleich auf Tempo. Wir haben an der Elektronik, der Motorbremse und an anderen Bereichen gearbeitet, um Konstanz zu finden. Bislang habe ich mich noch nie so gut auf dem Motorrad gefühlt. In diese Richtung müssen wir weiterarbeiten."

Honda wird das nächste Mal am 3./4. April, kurz vor dem WM-Auftakt im Motorland Aragón, testen. Dort werden schon diese Woche die Yamaha-Teams ihre Zelte aufschlagen. BMW testet gemeinsam mit Ducati am 16./17. März in Misano, Kawasaki hat für den 25./26 März Barcelona gemietet, dort werden auch BMW, Ducati und Yamaha gemeinsam mit ihnen fahren. ■



WORLDSBK

Iker Lecuona: „Bisher bestes Gefühl mit der Superbike-Honda"

IDM Supersport

Hertrampf auch SSP

Dennis Hertrampf weitet sein IDM-Engagement aus. In der Supersport-Klasse fährt Milan Merckelbagh für das Yamaha-unterstützte Team.

Von: **Anke Wieczorek**

Das Hertrampf MO Yamaha Racing Team weitet seine Aktivitäten in der Supersport-Klasse mit Milan Merckelbagh als Fahrer aus. Für den 21-jährigen Merckelbagh waren die letzten drei Jahre in der IDM Supersport ein einziges Auf und Ab. Dem 23. Gesamtrang im Jahr 2019 folgte eine Steilkurve, die den Niederländer auf der Yamaha YZF-R6 auf den sechsten Platz nach vorn spülte. In der vergangenen Saison war wieder nur ein 21. Tabellenplatz am Jahresende drin. Dann zog sich das MGM-Team, wo er fuhr, aus der IDM zurück.

„Bei uns ist Milan herzlich willkommen. Er ist ein super Typ, und er passt zu uns", so Teamchef Denis Hertrampf. „Ich muss in der IDM Supersport in kein Equipment investieren und kein neues Motorrad aufbauen. Milan bringt seine eigene Yamaha mit. Wir bieten ihm den technischen Support. Wir haben sogar noch einen weitern Fahrer verpflichtet. Nico Maier wird für uns im Pro Superstock antreten. Sie werden in unserer Doppelgarage betreut." ■



EISELE

Milan Merckelbagh: Nach MGM-Rückzug Unterschlupf bei Hertrampf gefunden

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Der zweifache Endurance-Weltmeister David Checa ist von seinem neuen Team, der werksunterstützten deutschen ERC-Equipe, begeistert. „Es ist eine große Herausforderung für mich, denn mein Bruder Carlos ist mit Ducati Superbike-Weltmeister geworden", so der 41-Jährige. „Es wäre großartig, wenn ich das Gleiche mit dieser Marke erreichen würde. Ich bin übrigens in meinem ersten Jahr mit Yamaha und in meinem ersten Jahr mit Kawasaki Weltmeister geworden. Vielleicht ist dies ein gutes Omen."

IDM SUPERSPORT 300

Vor fünf Jahren wollte die heute 19-jährige Norwegerin Mia Rusthen noch Ballerina werden, stattdessen fährt sie mittlerweile Motorradrennen. In ihrer Heimat ist sie ein kleiner Star und stolzes Mitglied des Yamaha Racing R3 bLU cRU Benelux Teams – als einzige Norwegerin und einziges Mädchen. In Norwegen wurde sie 2021 Gesamt-Zweite in der Supersport-300-Meisterschaft. In der IDM dagegen blieben die Erfolge in ihrer ersten Saison 2021 jedoch aus. Doch das soll dieses Jahr anders werden.

IDM SUPERSPORT 300

Nick Roelfsema hat 2021 mit einem Sieg, sieben weiteren Podiumsplätzen und elf Punkten Vorsprung auf den Zweiten Bryan Cohen den deutsch-niederländischen Yamaha R3 bLU cRU Cup gewonnen – und das in seiner Rookie-Saison. Der 15-Jährige wird als R3-Cup-Sieger in die IDM Supersport 300 aufsteigen. Der Junior vertraut dabei auf seine Kenntnisse aus dem Cup. Roelfsema startet für das Team Apreco, das mit der Unterstützung von Yamaha Motor Europe, Niederlassung Benelux, und Ten Kate Racing Products rechnen kann. Auch Senna van den Hoven, der Gesamt-Fünfte des Yamaha-R3-Cups von 2021, wird in dem Team fahren.



Das Duell zwischen Anderson (#21) und Tomac setzt sich fort

FELD ENTERTAINMENT

Duell geht weiter

Obwohl er im „Triple Crown"-Format keinen der drei Läufe gewinnen konnte, wurde Yamaha-Rookie Eli Tomac in Arlington Tagessieger und baute seinen Vorsprung auf Jason Anderson auf sechs Punkte aus. Ken Roczen stürzte zweimal und rutschte weiter in Richtung Ende der Top-10-Tabelle.

Von: **Thomas Schiffner**

Im AT&T-Stadion in Arlington in Texas wurde zum zweiten Mal in dieser Saison das umstrittene Triple Crown Format mit drei kurzen Finalläufen gefahren. Hier kann man im ersten Heat nichts gewinnen, aber bereits das Rennen verlieren.

So ging es beispielsweise Jason Anderson, der die letzten beiden Veranstaltungen gewonnen hat, und Honda-Werkspilot Ken Roczen. Der Thüringer stürzte schon im ersten Lauf im Waschbrett, weil Justin Brayton und Dylan Ferrandis vor ihm kollidiert waren. Roczen wurde nur 16., obwohl er in der Qualifikation die zweitbeste Zeit erzielt hatte. Danach kam der Deutsche nicht mehr in Fahrt und wurde im zweiten Finale Neunter. In Heat 3 kollidierte er mit Musquin und kam über Platz 16 nicht hinaus.

Die Führung im ersten Lauf übernahm KTM-Pilot Marvin Musquin, hinter ihm pushte der formstarke Husqvarna-Fahrer Malcolm Stewart und übernahm Platz 1. Der dreifache Saisonsieger Jason Anderson griff dann Stewart an, und in der Folge landeten beide im Dreck. Anderson fiel auf P6 zurück, Stewart auf P5. KTM-Titelverteidiger Cooper Webb bezwang den jetzt führenden GasGas-Piloten Justin Barcia knapp und gewann Heat 1.

Zweifaches Siegerduell

Im zweiten Finale führte Roczens Teamkollege Chase Sexton vor dem Mann der Stunde, Jason Anderson, und Eli Tomac. Die beiden Duellanten um die Tabellenführung kamen schnell an Sexton vorbei und lieferten sich nun ein Duell auf Messers Schneide. Am Ende sprang „El Hombre" 2,7 Sekunden vor Tomac und Sexton ins Ziel.

In Lauf 3 blieb Cooper Webb nach einer Kollision mit Vince Friese im Feld stecken und konnte aus dem Mittelfeld nur noch P4 erreichen, was ihn aber auf den dritten Podiumsplatz in der Tageswertung brachte. „Heute war ich im Kampf dabei, und ich habe mein erstes Triple-Crown-Rennen gewonnen. Ich fühlte, dass ich es schaffen könnte, so müssen wir eben weiterkämpfen", sagte der SX-Weltmeister.

Das Duell um Platz 1 zwischen Tomac und Anderson wiederholte sich. Ab Runde 9 führte Anderson. Tomac hielt sich zurück, da ihm der zweite Platz mit einem Punkt Vorsprung für den Tagessieg reichte. So verdoppelte der Yamaha-Pilot, der vor Arlington drei Punkte Vorsprung auf Anderson hatte, den Abstand auf sechs Zähler. „Es war ein Abend der Konstanz, mit der ich gesamt gewonnen habe. Einige Punkte mehr für die Meisterschaft", so Tomac.

Am Samstag geht das Titelduell in Daytona weiter. ■

US-SUPERCROSS

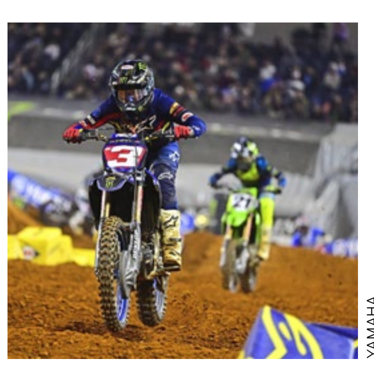
Arlington, 26. Februar

1.	Eli Tomac (USA), Yamaha	3-2-3
2.	Jason Anderson (USA), Kawasaki	6-1-1
3.	Cooper Webb (USA), KTM	1-4-4
4.	Chase Sexton (USA), Honda	4-3-5
5.	Malcolm Stewart (USA), Husqv.	5-6-3
6.	Justin Barcia (USA), GasGas	2-7-6
7.	Dylan Ferrandis (USA), Yamaha	9-5-8
8.	Justin Brayton (USA), Honda	7-10-11
9.	Shane McElrath (USA), KTM	10-12-7
13.	Ken Roczen (D), Honda	16-9-16

MEISTERSCHAFTSSTAND

nach 8 von 17 Rennen

1.	Eli Tomac	177 Punkte
2.	Jason Anderson	171
3.	Malcolm Stewart	149
4.	Cooper Webb	147
5.	Justin Barcia	145
6.	Chase Sexton	142
7.	Marvin Musquin	128
8.	Dylan Ferrandis	118
9.	Ken Roczen	117
10.	Aaron Plessinger	97



YAMAHA

Zweiter Triple-Sieg für Eli Tomac

NACHRICHTEN

WEBER IN RUSSLAND

Als letzter westeuropäischer Fahrer befand sich Hans Weber zu Redaktionsschluss noch in Russland, wo er am Wochenende für sein Team Kamensk-Uralskij in Viatskye Polyani den 5. und 6. Lauf der russischen Eisspeedway-Superliga bestritt. Der derzeitige WM-Fünfte steigerte sich erneut und steuerte am Samstag 7 und am Sonntag 6 Punkte zu den Platzierungen seines Teams bei. Kamensk unterlag am ersten Tag Ufa mit nur einem Punkt und wurde am Sonntag mit 3 Punkten Rückstand Zweiter hinter Ufa.

TRIPLE FÜR POTISEK

Zum dritten Mal in Folge gewann Milko Potisek aus Dünkirchen (F) das legendäre Strandrennen in Le Touquet. Nur Yamaha-Teamkollege Todd Kellett konnte dessen Tempo mitgehen und erreichte nach 3 Stunden trotz dreier Stürze das Ziel als Zweiter. Den Kampf um Platz 3 gewann Lars Van Berkel (NL) vor Alexis Collignon. Nach der Absage 2021 säumten diesmal wieder über 300 000 Zuschauer den Strand.

EISSPEEDWAY-GP HEERENVEEN FINDET STATT

Nachdem die Corona-Regeln in den Niederlanden gelockert wurden, hat der Ticketvorverkauf für die beiden Eisspeedway-GP-Rennen am 2. und 3. April in Heerenveen begonnen. Ausschließlich Sitzplatz-Tickets können auf ijsspeedway.nl/tickets gebucht werden.

FRANZ ZORN: LENDENWIRBEL GEBROCHEN

Bei dem vom Schweden Jimmy Olsen verursachten Sturz vorletzte Woche beim Eisspeedway-EM-Lauf in Sanok (Polen) zog sich Franky Zorn einen Bruch des dritten Lendenwirbels zu, wie in Österreich festgestellt wurde. Ob der Saalfeldener bei der EM in Tomaszow Mazowiecki (19.03.) oder beim GP in Heerenveen starten kann, ist noch unklar.



Holeshot für Simon Längenfelder (#516) vor Jago Geerts (#93) und Kay de Wolf (#74)

Einer wie Ken Roczen

Top-Favorit Tim Gajser (Honda) holte beim Auftakt der Motocross-WM in Matterley Basin den Tagessieg vor Jorge Prado (KTM) und Yamaha-Werkspilot Jeremy Seewer. Der Triumph des Slowenen wurde aus deutscher Sicht überstrahlt vom sensationellen GP-Sieg des GasGas-Piloten Simon Längenfelder in der MX2-Klasse, dem ersten deutschen WM-Erfolg seit Ken Roczen im Jahre 2011.

Von: **Frank Quatember**

Nur eine Woche nach der stürmischen Absage zeigte sich diesmal das englische Matterley Basin von seiner allerbesten Seite. Die Veranstalter um Steve Dixon schafften es, alle Schäden der Vorwoche zu beseitigen – dafür großen Respekt. Strahlend blauer Himmel und gut gefüllte Hänge auf der top präparierten, riesigen Naturstrecke waren der verdiente Lohn. Und trotz des Fehlens der beiden Topstars Herlings und Febvre erlebten die Fans einen fantastischen GP mit atemberaubenden Rennen in beiden Klassen. Bereits der Samstag hatte es in sich: MXGP-Neuling Maxime Renaux (Yamaha) kam als amtierender MX2-Champion und sicherte sich mit dem Sieg im umkämpften Qualifying sofort seine erste Pole-Position vor Tim Gajser. Das nützte beiden aber kaum etwas am Downhill-Start zu Lauf 1 – GasGas-Rookie Jorge Prado schoss zum Holeshot.

Seewer in Führung

Der Spanier verlor seine Führung allerdings rasch an den heranstürmenden Schweizer Jeremy Seewer, während Gajser und Renaux sich mühselig nach vorn arbeiten mussten. In Runde 6 knackte der slowenische Honda-Star die harte Nuss Prado und machte Jagd auf Seewer, gefolgt vom superschnellen Renaux. Es kam zum äußerst intensiven Dreikampf um den Laufsieg. Zunächst unterlief Gajser ein heftiger Fehler. Er konnte sich noch artistisch am Lenker festhalten. Doch sein Speed war beeindruckend, er fuhr die Lücke zu Seewer schnell zu. Der Druck war enorm und hatte Folgen: Zwei Runden vor Ultimo stürzte der Bülacher und warf den Laufsieg weg. Mit viel Einsatz holte er aber Platz 2 vor Renaux und Prado.

> „Ich hätte mir nie träumen lassen, hier meinen ersten GP zu gewinnen. Drei Rennen gewonnen, drei Holeshots.“
>
> Simon Längenfelder

Lauf 2 begann erneut mit dem Startsieg von Prado, und diesmal fuhr der Galizier einen Vorsprung heraus. Davon zehrte Prado bis in die Schlussphase des Rennens, doch dann kam Gajser. Nachdem er den GasGas-Piloten ausgebremst hatte, sah er wie der klare Sieger aus, doch ohne Drama geht es nicht. Gajser produzierte einen völlig unnötigen Sturz, und Prado holte sich den Laufsieg. „Tim ist geflogen, doch mit ein bisschen Glück konnte ich endlich wieder ein Rennen gewinnen“, freute sich der zweimalige Weltmeister. Das Red Plate des Führenden aber ging an Tim Gajser, der damit seine Rolle als WM-Favorit dick unterstrich.

Auch Boisrame verletzt

Auch enttäuschte Gesichter gab es beim WM-Auftakt. An der Spitze sicher Herlings Ersatz Mathys Boisrame, der sich im Qualifying bei einem Sturz an der Schulter verletzte und nicht starten konnte. Ebenso der ernüchternde Auftritt des zweiten Honda-Werksfahrers Mitch Evans, der noch weit weg von seiner Bestform ist. Und Kawasaki-Star Ben Watson enttäuschte beim Heim-GP auf ganzer Linie und kam über Platz 12 in der Tageswertung nicht hinaus. Henry Jacobi (Honda) zeigte zwei ordentliche Auftritte. Mit Rang 14 betrieb der erst vor Kurzem operierte Thüringer erfolgreich Schadensbegrenzung.

Es gibt einen neuen Stern am MX2-Himmel. Der 17-jährige Simon Längenfelder startete seine WM-Saison mit einem berauschenden Wochenende. Zunächst setzte sich der Franke, neu im GasGas Factory Team von Claudio und David de Carli, im Qualifying-Rennen inklusive Holeshot durch. Eine Superleistung, auch wenn es nicht um Punkte ging. Doch einen Tag später holte sich Simon erneut rotzfrech gegen KTM-Star Tom Vialle und Yamahas Nr. 1 Jago Geerts den Startsieg und dominierte vom ersten bis zum letzten Meter den ersten Lauf. Den GasGas-Mechanikern stand der Mund offen, Fahrercoach Tony Cairoli war voll des Lobes über seinen Schützling.

In Lauf 2 wurde es dramatisch. Längenfelder kam erneut als Führender aus der Startkurve, wurde aber sofort von Vialle hart unter Druck gesetzt. In Runde 2 wurde es zu viel: Vialle übernahm die Spitze. Doch der Deutsche verlor nicht etwa seinen Rhythmus, sondern hielt Anschluss. Mit Erfolg – Vialle nahm eine Bodenprobe und verlor die Führung wieder an den Neu-Römer. Bis in die Schlussphase konnte Simon mit letztem Einsatz den enorm schnellen und motivierten Vialle auf Distanz halten und hatte letztlich das Glück auf seiner Seite. Vialle nahm zu viel Risiko, stürzte erneut und verlor Platz 2 an den ebenfalls am Limit fahrenden Belgier Geerts. Längenfelder siegte und konnte es kaum fassen: „Ich hätte mir niemals träumen lassen, hier meinen ersten GP zu gewinnen. Unglaublich, drei Rennen gewonnen und drei Holeshots! Ich bin jetzt einfach unsagbar glücklich.“ Längenfelder sorgte nicht nur bei Team und Fans für Gänsehaut, sondern auch für den ersten MX2-GP-Sieg eines Deutschen seit Ken Roczen 2011.

Sydow auf Rang 13

Die Top-Favoriten Vialle und Geerts hatten zwar auf der Insel das Nachsehen, mit den Rängen 2 und 3 auf dem Podium aber ist die Jagd auf den MX2-Titel eröffnet. Auch dahinter landeten mit den holländischen Husqvarna-Boys Kay de Wolf und Roan van de Moosdijck Mitfavoriten. Mattia Guadagnini, Teamkollege von Längenfelder, enttäuschte als Elfter der Tagestabelle. Ein guter Auftakt gelang dem Chemnitzer Jeremy Sydow (KTM), der trotz durchwachsener Starts auf Rang 13 fleißig Punkte sammelte. Der Schweizer Kevin Brumann auf Yamaha konnte mit Platz 15 ebenfalls zufrieden die Heimreise antreten. ■



SHOTBYBAVO

Chance genutzt: MXGP-Sieger Tim Gajser



ACEVEDO

Endlich wieder ein Rennen gewonnen: MXGP-Laufsieger Jorge Prado

MOTOCROSS-GP GROSSBRITANNIEN / MXGP

Matterley Basin (GB): 27. Februar, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 10 Grad. **1. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 14 Runden à 2,210 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	14	36.11,051 min = 49,215 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+ 3,709 s
3.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	14	+ 7,930 s
4.	Jorge Prado (E)	GasGas	14	+ 8,565 s
5.	Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	14	+ 25,092 s
6.	Alberto Forato (I)	GasGas	14	+ 28,175 s
7.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	14	+ 32,777 s
13.	Henry Jacobi (D)	Honda	14	+ 1:02,856 min
15.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1:31,662 min
18.	Tom Koch (D)	KTM	14	+ 1:41,614 min

Matterley Basin (GB): 27. Februar, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 10 Grad. **2. Lauf:** 23 Fahrer gestartet, 23 gewertet, 14 Runden à 2,210 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	14	35.58,064 min = 49,511 km/h
2.	Tim Gajser (SLO)	Honda	14	+ 0,500 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	14	+ 16,023 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	14	+ 17,473 s
5.	Ruben Fernandez (E)	Honda	14	+ 29,326 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	14	+ 40,163 s
7.	Jed Beaton (AUS)	Kawasaki	14	+ 44,583 s
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	14	+ 1:24,459 min
17.	Valentin Guillod (CH)	Yamaha	14	+ 1:38,690 min
18.	Tom Koch (D)	KTM	14	+ 1:39,931 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	47 Punkte
2.	Jorge Prado	43
3.	Jeremy Seewer	40
4.	Maxime Renaux	35
5.	Glenn Coldenhoff	32
6.	Jed Beaton	30
7.	Alberto Forato	28
14.	Henry Jacobi	15
16.	Valentin Guillod	10
18.	Tom Koch	6

1.	Honda	47 Punkte
2.	GasGas	43
3.	Yamaha	42

MOTOCROSS-GP GROSSBRITANNIEN / MX2

Matterley Basin (GB): 27. Februar, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 10 Grad. **1. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 14 Runden à 2,210 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	14	36.14,575 min = 49,135 km/h
2.	Tom Vialle (F)	KTM	14	+ 4,402 s
3.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	14	+ 5,020 s
4.	Jago Geerts (B)	Yamaha	14	+ 10,001 s
5.	Stephen Rubini (F)	Honda	14	+ 11,543 s
6.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	14	+ 21,947 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	14	+ 23,043 s
12.	Jeremy Sydow (D)	KTM	14	+ 1:02,893 min
15.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	14	+ 1:28,037 min
19.	Noah Ludwig (D)	KTM	14	+ 1:46,159 min

Matterley Basin (GB): 27. Februar, 1. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 10 Grad. **2. Lauf:** 25 Fahrer gestartet, 25 gewertet, 14 Runden à 2,210 km (= 29,680 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	14	35.59,827 min = 49,471 km/h
2.	Jago Geerts (B)	Yamaha	14	+ 2,015 s
3.	Tom Vialle (F)	KTM	14	+ 14,914 s
4.	Roan v. d. Moosdijk(NL)	Husqvarna	14	+ 24,987 s
5.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	14	+ 30,252 s
6.	Isak Gifting (S)	KTM	14	+ 33,095 s
7.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	14	+ 33,915 s
14.	Jeremy Sydow (D)	KTM	14	+ 1:20,302 min
16.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	14	+ 1.32,122 min
21.	Noah Ludwig (D)	KTM	14	+ 1:35,917 min

WM-STAND MX2

1.	Simon Längenfelder	50 Punkte
2.	Tom Vialle	42
3.	Jago Geerts	40
4.	Kay de Wolf	36
5.	Roan van de Moosdijk	33
6.	Mikkel Haarup	27
7.	Stephen Rubini	27
13.	Jeremy Sydow	16
15.	Kevin Brumann	11
19.	Noah Ludwig	6

1.	GasGas	50 Punkte
2.	KTM	42
3.	Yamaha	40



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

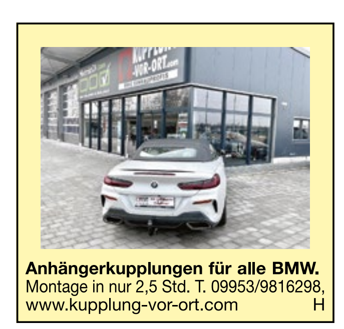


Alfa Romeo



2007/10 Alfa Romeo 8C Competizione Coupè / Cabrio, wenig km. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H



B6 EDITION 50 BITURBO Coupé, Sammlerfahrzeug, ca. 20000 km, 441 kW (600 PS), Alpina Grün, Klima, VB 120.000,- €, nur 9 grüne Coupés weltweit, sehr gepflegt. Chiffre 3685127

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57921

De Tomaso



1971/74 DeTomaso Pantera, gepflegt und technisch gut. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

Ferrari



1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, gutes Auto! Sonderpreis: € 549.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Privat sucht gepflegten 458 od. 488, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741

Ford



Ford GT GT3, Bj. 2019, nur Rollout, Unikat, 590 PS, 1175 kg, Wertgutachten "sehr gut", inkl. Zubehör, Preis auf Anfrage. Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 0171/5453112 H

Jaguar



1963 Jaguar E Type 3.8 Coupé, sehr gut restauriert, aus bedeutender Sammlung. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

E-Type S1 3.8 Roadster, 1963, matching #, orig.getreu rest., H-Kennz., 139.900,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57988




XKR Cabrio, Bj. 11/1998, 156000 km, 196 kW (266 PS), Automatik, blau metallic, 2 Vorbesitzer, Ledersitze beige, Alufelgen, Leder-Lenkrad, Sitzheizung, TÜV bis 02/2023 VHB 13.500,-. Standort: 64342 Seeheim-Jugenheim, Tel. 0171/6203820

mehr: motor-klassik.de Nr. 57979

Lamborghini

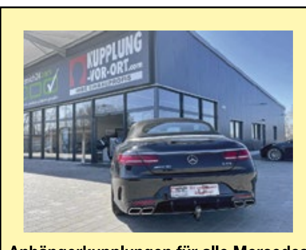
Wir sind spezialisiert und kümmern uns um englische und italienische Sportwagen bis 2005. Lamborghini und Ferrari Restauration, Service incl. Abholung, europaweit. Tel. 02858/9188944 H

Mercedes



1von 3 dt. "OCEAN BLUE" mit Keramik, Sammlerstück mit 24 Mon. MB Garantie, 1. Hd., VB 148.500,- €. Tel. 0152/29362733

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/1 82 - 25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Porsche



2003/06 Porsche GT, im Kundenauftrag gesucht. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



991 Turbo, 78200 km, 383 kW (521 PS), weiß, Leder exklusiv, Navi, Klima, Xenon, SD, SHZ, NR-Fzg., WR, dt. Auto, Scheckheft, unfallfrei, 3 Jahre Porsche Garantie, incl. MwSt. 109.000,- €. 91555 Feuchtwangen, kraft@bestliner.de



991 GT3 Cup Gen. 2, absoluter Top Zustand, 6005 km, 38,0h Betriebsstunden, Getriebe revidiert, Bosch ABS M4 verbaut, Preis: 160.000,- € + MwSt. Tel. 0049 157 34370809

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 57925

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

Privat sucht gepflegten 911 od. 922, keine MwSt. erforderlich. Freue mich auf Ihr seriöses Angebot. Tel. 09495/902741



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Geschäftsverbindungen



Gutes Geschäft + eleganter Firmenwagen für Vertriebspartner im Bereich sauberes Wasser und reine Luft! 168@bestwater.de, Tel. 01523/3752139 H

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H



Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H







MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 12/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Am letzten Testtag von Barcelona musste Sebastian Vettel seine Qualitäten als Feuerwehrmann unter Beweis stellen

Wo ist Verstappen?

Formel-1-Interviews
MSa 11/2022

Von fast allen F1-Fahrern habt Ihr bis jetzt ein Interview gebracht – außer vom wichtigsten, nämlich dem Weltmeister: Max Verstappen! Wenn Ihr ihn schon nicht mögt (das kann ja auch vorkommen), dann sollte dies bei einer neutralen Motorsport-Fachzeitschrift keine Rolle spielen. Ich hoffe Ihr habt dafür noch Platz in einer der nächsten Ausgaben, bevor die Saison losgeht.

Johann Kneissl
A-8786 Rottenmann

Nicht zu helfen

Zur Entlassung von Masi
MSa 11/2022

Wäre es nicht sinnvoller, Herrn Wolff in Personalunion zu seiner Stellung bei Mercedes auch die von Herrn Masi ausüben zu lassen? Das ergäbe noch „robustere“ Strukturen (was immer Herr Wolff damit meint) und keinerlei polarisierende Entscheidungen mehr. Demjenigen, der in Zukunft Formel 1 schaut und dafür noch Geld bezahlt, ist wohl nicht mehr zu helfen.

Walter Stöckmann
per E-Mail

Raymond le Rapide

Historie: Roche und Dunlop
MSa 10/2022

Vielen Dank, dass ihr an Raymond Roche und Joey Dunlop erinnert habt! Bei der Story über Raymond Roche habe ich nur vermisst, dass er zu seiner Zeit „Raymond le Rapide“ genannt wurde, also: Raymond, der Schnelle. Und das völlig zu Recht!

Hans-Martin Grotefend
D-28201 Bremen

Danke für den netten Artikel über Joey Dunlop! Es ist immer schön, dass solche charismatischen Legenden nicht vergessen werden. Nachdem ich drei Biografien über den einzigartigen Joey Dunlop gelesen und mir einige Filme von diesem scheuen, aber unheimlich liebevollen Menschen angesehen habe, bin ich von seiner Art und Weise absolut fasziniert. In der lesenswerten Biografie von Stuart Barker erfährt man unheimlich viel über die unbekannten Seiten von Joey Dunlop!

Wolfgang Schatzmair
A-4070 Eferding

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

7. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Grand-Prix-Strecke)
17. April 2022: Freies Fahren Hockenheimring
28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)
30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de

Termine

TV-Programm

Mittwoch, 02. März		
ab 20.00	F1-Tests Barcelona, Zusammenfassungen	Sky Sport F1*
Samstag, 05. März		
09.05	Supercars Sydney, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.40	Rallye-WM Schweden, Highlights	Sport 1+*
13.15	Moto3-WM Losail, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.25	Moto2-WM Losail, Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.20	MotoGP Losail, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
17.15	IndyCar Series, St. Petersburg (Wh.)	Sky Sport F1*
20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.35)	Motorvision TV*
Sonntag, 06. März		
04.25	Supercars Sydney, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
07.05	Supercars Sydney, 1. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
09.05	Supercars Sydney, 2. Rennen (Wh.)	Sport 1+*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
12.15	Motorrad-WM Losail, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
13.00	Moto3-WM Losail, Rennen **LIVE**	Servus TV
14.20	Moto2-WM Losail, Rennen **LIVE**	Servus TV
15.50	MotoGP Losail, Rennen **LIVE**	SRF 2
16.00	MotoGP Losail, Rennen **LIVE**	Servus TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
21.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 07. März		
00.00	MX2-WM Mantova, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
00.30	MXGP-WM Mantova, 1. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
01.00	MX2-WM Mantova, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
01.30	MXGP-WM Mantova, 2. Lauf (Aufz.)	Eurosport 2*
20.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas (Zus.)	Motorvision TV*
20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.25)	Motorvision TV*
Dienstag, 08. März		
ab 08.30	MX-WM Mantova, alle Läufe (Wh.)	Eurosport 2*

Livestream/Internet

Donnerstag, 03. März		
17.00	SuperEnduro-WM, Jerusalem **LIVE**	motorsport.tv*
Samstag, 05. März		
ab 13.15	Motorrad-WM Losail, alle Qualifyings **LIVE**	servus.com
Sonntag, 06. März		
12.00	Digitale NLS, 5. Lauf **LIVE** (Simracing)	vln.de**
ab 12.15	Motorrad-WM Losail, alle Rennen **LIVE**	servus.com

*kostenpflichtig **auch www.motorsport.tv

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
04.–06.03.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Las Vegas	USA
05./06.03.	Supercars Australien, Eastern Creek (Sydney)	AUS
05./06.03.	Int. DMV Automobil-Preis von Hockenheim	D
06.03.	ADAC Rallye Kempenich	D
06.–10.03.	Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
Motorrad		
03.03.	SuperEnduro-WM, Jerusalem	IL
05.03.	US-Supercross, Daytona	USA
05.03.	Enduro-DM, Tucheim	D
05.–10.03.	Cross-Country-WM, Abu Dhabi Desert Challenge	UAE
06.03.	Motorrad-WM, Doha-Losail	Q
06.03.	Motocross-WM, Mantova	I

Vorschau


ALFA ROMEO

Formel-1-Interview Guanyu Zhou: Der einzige Rookie im Feld stellt sich vor



MOTORSPORT IMAGES

NASCAR Cup Series: Wer räumt beim Rennen in Las Vegas den Jackpot ab?



PORSCHE

Historie: Zum 75. Geburtstag von Walter Röhrl blicken wir noch einmal zurück



MOTOGP

MotoGP: Wer steht beim großen WM-Auftakt in Katar am besten da?